TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia

BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia

MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 15 kwietnia 1935 r. | NR. 11

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Pożyczka Inwestycyjna

W dniu 10 bm. otwarta została subskrypcja na Państwową Pożyczkę Inwestycyjną. Pożyczka ta tak ze względu na cele, na jakie ma być obrócona, jak również na swój charakter, jako operacji finansowej zasługuje na specjalne omówienie. Jest to tem bardziej wskazane, że z jej powodzeniem połączone są oczekiwania złagodzenia zjawisk kryzysowych. Jeżeli dotąd w przeważającej swej części środki walki z kryzysem i jego skutkami siłą rzeczy miały charakter dostosowania życia gospodarczego do wytwarzających na tle kryzysu zjawisk gospodarczych, to obecna operacja Rządu jest przedsięwzięciem, noszącem wszelkie cechy zwalczania kryzysu tego za pomocą akcji czynnej, innemi słowy mamy tu do czynienia z akcją o charakterze wybitnie ofenzywnym. Wynika z tego, że szybkie pokrycie obecnej pożyczki przez subskrybentów będzie jednocześnie probieżem prężności społeczeństwa w jego dążeniach do przezwyciężenia istniejących trudności gospodarczych własnemi siłami.

Zastanówmy się więc w pierwszym rzędzie nad motywami, które spowodowały konieczność przeprowadzenia obecnej operacji kredytowej. Wiadomem jest, że jednym ze środków zaradczych przeciw kryzysowi gospodarczemu i to nietylko w Polsce, lecz i w szeregu innych państw europejskich i pozaeuropejskich, jest zwalczanie bezrobocia za pomocą zorganizowania na możliwie szeroką skalę robót publicznych, a to w okolicznościach, gdy z rozmaitych powodów nie ma się możności podniesienia zatrudnienia w istniejących warsztatach pracy czy to prywatnych, czy też państwowych innemi środkami. Znane są pod tym względem posunięcia na olbrzymią skalę w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, w Niemczech, we Włoszech, a ostatnio w Belgji i w szeregu innych państw. Wiadomem jest również, że zatrudnienie rzesz bezrobotnych we wszystkich państwach, które tego rodzaju środka się imają, powoduje na dłuższą lub krótszą metę, ożywienie całego życia gospodarczego, w zależności od zasobów finansowych, które w każdym poszczególnym wypadku bywają na ten cel obracane, oraz od rozmiarów zatrudnienia w stosunku do ogólnej liczby bezrobotnych, obciążającej całokształt funkcyj gospodarczych danego państwa. Powodzenie tej akcji zależne jest również od wyboru rodzaju robót, które są wykonywane, to znaczy o ile ich dziedzina zazębia się z szeregiem innych dziedzin, doznających w ten sposób ożywienia swej działalności. Nie ulega też wątpliwości, że zagadnienie zatrudnienia bezrobotnych nie może być rozwiązane w drodze normalnej, to znaczy przez obrócenie na nie środków bieżących skarbu państwa z normalnego budżetu państwowego. Jest to tem bardziej niemożliwem, że w dobie kryzysu zrównoważenie normalnych budżetów państwowych jest samo przez się zadaniem, nastręczającem poważne trudności.

To też widzimy, że wszędzie niemal środki, niezbędne na walkę z bezrobociem zdobywane są drogą operacyj kredytowych i to przeważnie operacyj, dokonywanych na wewnętrznym rynku pieniężnym.

Z tych ogólnych założeń wychodząc, jasnem się staje, że Polska w walce z kryzysem w pierwszym rzędzie dąży do zatrudnienia

rzesz bezrobotnych w robotach publicznych, najbardziej odpowiadających jej aktualnym potrzebom. Do kategorji tych robót należy budowa nowych dróg bitych i naprawa istniejących, która przyczynia się do wzmożenia tempa ruchu na nich, regulacja dróg wodnych i rzek wogóle, a to w celu zapobieżenia skutkom powodzi, przyczyniającym ogromne straty gospodarstwu społecznemu, wreszcie budowa nowych linij kolejowych, uzupełniających połączenia z siecią już istniejących w miejscach, najbardziej pod względem gospodarczym wskazanych. Wszystkie te kategorje robót mają tę zasadniczą cechę, że wymagają stosunkowo znacznej ilości rąk roboczych, a więc najbardziej odpowiadają postulatowi zatrudnienia największej możliwie ilości bezrobotnych i to nietylko miast lecz również i wsi. Pozatem niektóre z tych robót jak np. budowa kolei odbija się bezpośrednio na innych gałęziach przemysłu, wywołując wzrost zatrudnienia. Wszystkie zaś razem zamierzone roboty w swych wynikach stwarzają szereg możliwości rozwojowych dla życia gospodarczego w państwie wogóle.

Licząc się z możliwościami finansowemi rynku pieniężnego, który wykazał w czasach ostatnich odprężenie w postaci wzrostu wkładów w instytucjach kredytowych, oraz z upłynnieniem rynku pieniężnego, wydaje się, że pokrycie pierwszej transzy pożyczki inwestycyjnej w wysokości 100 miljonów złotych nie powinno napotkać trudności. Nie ulega jednak wątpliwości, że suma ta, aczkolwiek sama przez się w stosunkach naszych poważna, jest ogólnie biorąc sumą niewielką wobec potrzeb i zakresu najkonieczniejszych robót inwestycyjnych, które są zaprojektowane. Zresztą zamierzenia Rządu pod tym względem są nieco szerzej zakrojone, gdyż uzyskano upoważnienie ciał ustawodawczych na zrealizowanie pożyczki w wysokości ogółem 150 miljonów złotych. Przechodząc do analizy warunków samej pożyczki, jako operacji kredytowej podkreślić należy kilka bardzo interesujących momentów. Obligacje pożyczki wypuszczone być mają w odcinkach stu złotowych, opiewających na złote w złocie. Nadaje to jej pewność i trwałość, konieczną przy długim terminie (50 lat) na jaki pożyczka jest zaciągana. Pomimo, że nie mamy żadnych wątpliwości co do stałości naszej waluty, okoliczność ta uważana być powinna za gwarancje dodatkową pewności. Oprocentowanie obligacji w stosunku rocznym nie jest wysokie bo wynosi 3%, jednak oprocentowanie to uważać należy za normalne dla papierów państwowych, zwłaszcza jeśli się zważy, że dochodzą do tego dodatkowe korzyścis. A więc przedewszystkiem mieć należy na uwadze, że pożyczka obecna podlegać będzie częściowej amortyzacji za pomocą losowań 3 razy do roku już poczynając od roku 1945 czyli po 10 latach, przyczem kurs amortyzacji pożyczki przez Skarb państwa wyznaczony jest w ciągu pierwszych 30 lat po 120 złotych w złocie za 100, subskrybowanych w dalszych 5 latach po 125 złotych w złocie za 100 i wreszcie w ostatnich 5 latach po 130 złotych w złocie za 100. Przy tak pomyślanym sposobie amortyzacji ciężar spłaty zaciągniętego przez Państwo w obecnych ciężkich warunkach długu przenosi się częściowo na następne pokolenie. — Lecz korzyści lokaty w pożyczce inwestycyjnej nie kończą się na tem, mamy tu na widoku jeszcze jedną jej korzyść dodatkową, posiadającą pozatem wielką atrakcyjność. Chodzi mianowicie o to, że pożyczka inwestycyjna jest pożyczką premjową, przyczem losowanie obligacji ma się odbywać trzy razy do roku. Premje są różnej wysokości, poczynając od 500.000 złotych (po 1-ej w dwóch ciągnieniach w roku) do 300 złotych. Ogólna ilość wygranych w ciągu roku wynosi 3200 na łączną sumę 4.475.000 złotych. Przy nabywaniu obligacyj przewidziany jest szereg ulg, mianowicie możność pokrywania należności ratami w ciągu 10 miesięcy, a pozatem połowa należności może być spłacona obligacjami Pożyczki Narodowej, które jak wiadomo są imienne, gdy obligacje pożyczki obecnej opiewają na okaziciela, co nadaje im cechy papieru transakcyjnego. Zaznaczyć przy tem należy, że pierwsze losowanie premij odbędzie się już 1 września b. r. przyczem w losowaniu wezmą również udział obligacje jeszcze całkowicie przez nabywcę nieopłacone.

W tych warunkach Pożyczka Inwestycyjna jako lokata kapitału nawet w drobnych sumach przedstawia wiele atrakcyjności. Jej walory tak o znaczeniu obywatelskiem ze względu na ściśle określony cel, jakiemu ma służyć, jak również i walory czysto finansowe podniesione już zostały przez miarodajne czynniki państwowe oraz wybitnych przedstawicieli życia gospodarczego kraju. Spodziewać się więc należy, że pomimo licznych trudności natury gospodarczej i finansowej, Pożyczka Inwestycyjna znajdzie należyte poparcie w najszerszych kołach społeczeństwa całego kraju, a społeczeństwa pomorskiego w szczególności.

L. G.

Nowy budżet gminy m. Gdyni

W końcu zeszłego miesiąca Rada Miejska uchwaliła budżet gminy m. Gdyni na rok budżetowy 1935/36.

Nowy budżet, podobnie jak budżet poprzedni został uchwalony przez Radę Miejską przed rozpoczęciem roku budżetowego, gdy budżet na rok 1933/34 został uchwalony w trakcie roku budżetowego, a w latach 1931/32 i 1932/33 wogóle budżetu miasta nie było.

Budżet, ostatnio uchwalony, jest zrównoważony i zamyka się po stronie wydatków i dochodów sumą 22.367 tysięcy złotych.

Dla porównania podajemy zestawienie budżetów za trzy ostatnie lata (w tysiącach złotych).

	1933/34	1934/35	1935/36
Wydatki ogółem . .	**13.940**	**10.698**	**22.367**
w tem: zwyczajne . . .	6.971	7.691	7.920
nadzwyczajne .	6.969	3.007	14 447
Dochody ogółem . .	**13.940**	**10.698**	**22.367**
w tem: zwyczajne . . .	9.230	8 399	7.991
nadzwyczajne .	4.710	2.299	14.376

Budżet ostatni, jak widać z zestawienia, znacznie przewyższa budżety z lat poprzednich. Należy jednak zwrócić uwagę, że w grę wchodzą tu wydatki i dochody nadzwyczajne, w których to pozycjach buchalteryjnie umieszczono akcję oddłużeniową i konwersję zadłużenia krótkoterminowego na długoterminowe.

Przechodząc do ogólnej analizy budżetów stwierdzić musimy zatrzymanie się na miejscu, a nawet spadek, jeżeli chodzi o dochody zwyczajne. Porównywując budżety zwyczajne ze wzrostem liczebnym ludności w Gdyni, stosując wskaźniki, mające za podstawę = 100 rok 1933/34, otrzymamy charakterystyczne zestawienie.

	1933/34	1934/35	1935/36
Ludność	**100**	**125**	**144**
Wydatki zwyczajne . .	100	110	114
Dochody zwyczajne . .	100	98	87

Widzimy, że budżet zwyczajny miasta pozostaje daleko w tyle za wzrostem liczby ludności.

Jeżeli obliczymy wskaźnik wydatków i dochodów na 1 mieszkańca Gdyni, to przy podstawie wskaźnika — wydatki i dochody zwyczajne na głowę w r. 1933/34 = 100, otrzymamy następującą tablicę:

Na 1 mieszkańca	1933/34	1934/35	1935/36
Wydatki zwyczajne . .	100	88	79
Dochody zwyczajne . .	100	73	60

Zatrzymanie się budżetu na miejscu, a raczej cofanie się tłumaczyć należy ogólnym kierunkiem oszczędnościowym, stosowanym przez władze miejskie i przez organy nadrzędne. Co może być dobre dla miast innych, mniej intensywnie rozbudowujących. dla Gdyni może okazać się szkodliwem. Należy obawiać się, że wskutek kompresji budżetowych aparat administracji miejskiej nie będzie w stanie w należyty sposób obsłużyć wymogów miasta i jego ludności.

Przejdźmy do rozpatrzenia budżetów według działów budżetowych. Wydatki i dochody miasta preliminowane na 3 ostatnie lata dają nam tablice poniżej:

Wydatki

w tys. złotych

Działy budżetu	budż.	wyk.	budżety	
	1933/34		1934/35	1935/36
Wyd. zwycz. i nadzwycz. ogółem	**13.940**	**22.944**	**10.698**	**22.367**
Wyd. zwyczajne	**6.971**	**6.848**	**7.691**	**7.920**
Administracja	795	930	822	857
Majątek samorząd. . . .	75	126	80	122
Przedsiębiorstwa	—	13	—	—
Spłata długów	4.420	4.163	4.665	4.837
Pomiary i plany	145	144	144	147
Drogi i place publiczne .	125	127	119	111
Oświata	207	212	259	282
Kultura i sztuka	29	27	44	51
Zdrowie publiczne	275	239	312	283
Opieka społeczna	249	193	246	186
Popieranie rolnictwa . .	10	10	2	1
Popieranie przem. i handlu	29	27	18	18
Bezpieczeństwo	256	269	328	333
Świadczenia na rzecz in. zw. samorządowych . .	6	14	15	15
Różne	350	354	637	677
Wyd. nadzwyczajne . . .	**6.969**	**16.096**	**3.007**	**14.447**
Administracja	34	7	—	—
majątek samorząd. . . .	248	438	175	1.554
Przedsiębiorstwa	3.366	2.763	873	220
Spłata długów	—	—	—	7.100
Drogi i place	564	861	784	609
Pomiary i plany	223	142	241	264
Oświata	29	20	200	436
Zdrowie publiczne	56	30	81	82
Bezpiecz. publ.	—	179	6	—
Różne	2.267	1	34	2.005
Pokrycie niedoborów . .	—	11.655	613	2.177

Poddając analizie wydatki zwyczajne miasta, stwierdzić należy, że największą pozycją, stanowiącą 61% wydatków zwyczajnych, jest spłata długów. Planowa gospodarka miejska wymaga regularnej obsługi długów. Miasto, nie będąc w stanie pokrywać długów z funduszów własnych, zmuszone jest do korzystania z dotacji Skarbu Państwa, na ten cel specjalnie przeznaczonej.

Następną pozycją są wydatki na administrację ogólną. Pozycja ta w wydatkach zwyczajnych stanowi 11%, jest znacznie niższa, niż w innych związkach samorządowych w Polsce. Stwierdzić należy daleko idącą oszczędność Komisarjatu Rządu w tym dziale budżetu.

Pozostałe pozycje budżetowe nie potrzebują szczegółowego omówienia, gdyż możność porównania ich między sobą i w poszczególnych latach jest nader łatwa.

Główną pozycją wydatków nadzwyczajnych jest również spłata długów. Pozycja ta, jak już była mowa, jest konwersją i przeksięgowaniem długów krótkoterminowych na długoterminowe. Dołączyć należy tu pozycję „pokrycie niedoborów", która spełnia to samo znaczenie.

Pozostałe pozycje ilustrują plan inwestycyj miejskich.

W dziale „majątek miejski" preliminowana jest kwota 1.200 tys. zł na budowę rzeźni miejskiej, oraz 200 tys. złotych na roboty remontowe domu miejskiego przy ulicy Starowiejskiej.

W dziale „przedsiębiorstwa miejskie" preliminowane są kwoty na inwestycje wodociągowe i kanalizacyjne oraz na oczyszczanie miasta.

W dziale „oświata" preliminowano 240 tys. zł na budowę 2 szkół powszechnych i 196 tysięcy na dokończenie budowy 4 szkół powszechnych, zaczętych w r. 1934/35.

Wydatki „różne", są to straty na kursie przy konwersji zadłużenia.

Przejdźmy do dochodów miasta. Główną pozycję w dochodach zwyczajnych stanowią dotacje skarbowe. Wynoszą one 49% dochodów zwyczajnych.

Dochody

w tys. złotych

Działy budżetu	budż. wyk.		dżety	
	1933/34		1934/35	
Doch. zwycz. i nadzwycz. ogółem	**13.940**	**22.944**	**10.698**	**22.367**
Dochody zwyczajne . . .	**9.230**	**9.145**	**8.399**	**7.991**
Majątek samorząd. . . .	239	215		159
Przedsiębiorstwa	519	563	582	55
Subwencje i dotacje . .	6.005	6.001	4.845	3.914
Zwroty	462	448	563	615
Opłaty administr.	42	67	68	118
Opłaty za korzystanie z urządzeń dobra publ.	64	70	45	62
Dopłaty	—	—	—	—
Udział w podatk. państw.	225	219	263	376
Dodatki do pod. państw. .	917	735	799	870
Podatki samoistne	744	806	1.004	1.323
Różne	13	21	0	0
Dochody nadzwyczajne .	**4.710**	**13.799**	**2.299**	**14.376**
Majątek samorząd. . . .	1.000	336	5	40
Subwencje i dotacje . .	—	—	—	36
Zwroty	23	—	35	35
Pożyczki	3.372	13.449	1.519	13.405
Dopłaty	275	14	700	700
Podatki inwestycyjne . .	40	—	40	30
Różne	—	—	—	130

Pozycja „przedsiębiorstwa" nie uległa większym zmianom, Składają się na nią dochody z Miejskich Zakładów Elektrycznych (330 tys. zł) i Zakładu Wodociągów i Kanalizacji (202 tys. zł).

Podatki preliminowano wyżej, niż w latach poprzednich ze względu na rozwój gospodarczy Gdyni. Dotychczasowa polityka fiskalna Zarządu Miasta dała wyniki dobre, płatność podatków przez płatników stoi na zadawalniającym poziomie.

W dochodach nadzwyczajnych dział „pożyczki" składa się z 11 milj. zł na konwersję długów w B. G. K., z 1.200 tys. zł pożyczki na budowę rzeźni i z kilku drobniejszych sum na różne cele inwestycyjne.

Tak w pobieżnym rzucie wygląda nowy budżet miasta. Zatwierdzenie jego zależy od Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

Bolesław Polkowski.

Arbitraż bawełny w Gdyni

Wzrost importu bawełny w roku 1933, który osiągnął przeszło 77.737 ton i rozwiązanie problemu zabezpieczenia bawełny, składanej w magazynach portowych, co nastąpiło z końcem tegoż roku na skutek uzyskania przez Bank Gospodarstwa Kraj. koncesji na prowadzenie domu składowego publicznego dla celów magazynowania bawełny i wydawania dowodów składowych, stworzyły realne podstawy do dyskusji nad zagadnieniem arbitrażu bawełny w Polsce. Odnośne zamierzenia zainteresowanych sfer gospodarczych doprowadziły do zwołania przez Izbę Przemysłowo - Handlową konferencji na dzień

1 lutego 1934 r., która odbyła się pod przewodnictwem p. Dyrektora Rummla, z udziałem generalnego przedstawiciela na Europę Związku Amerykańskich Załadowców Bawełny p. Franklina Lindsay'a.

Po stwierdzeniu przez p. Lindsay'a, że Gdynia jest już poważnym portem przywozowym dla bawełny, wyraził on pogląd, że niema istotnych przeszkód dla stworzenia arbitrażu w naszym porcie.

Na tej konferencji ustalono również główne zasady, które należało wziąć pod uwagę przy realizowaniu omawianego zagadnienia, odnośnie konstrukcji, kosztów arbitrażu, prawideł proceduralnych, lokalu arbitrażowego i wykonania odnośnych prac przygotowawczych przez zainteresowane Izby Przemysłowo - Handlowe w Gdyni i Łodzi.

Pierwotnie planowane rychłe rozpoczęcie pracy nad statutem i regulaminami arbitrażowemi uległo zwłoce naskutek konieczności uprzedniego zorjentowania się w zagadnieniu, zebrania przepisów zagranicznych instytucyj arbitrażowych, istniejących w Bremie, Hawrze, Rotterdamie i Liverpoolu, oraz ustalenia ilości wydanych opinij gatunkowych i zgłoszeń do arbitrażu w latach ubiegłych, jak wreszcie zapoznanie się z technicznemi wymogami lokalu arbitrażowego. Tych wstępnych prac podjęły się zarówno obie wymienione Izby, jakoteż niektóre przedsiębiorstwa, zainteresowane w handlu bawełny, pracując narazie na własną rękę.

Ponieważ zasadniczym warunkiem prosperowania arbitrażu jest odpowiednia ilość wykwalifikowanych i godnych zaufania klasyfikatorów, rozpoczęła Gdyńska Izba Przemysłowo - Handlowa w lipcu ubiegłego roku starania o przygotowanie klasyfikatorów Polaków. Zdołano dotychczas umieścić na praktykach zagranicznych trzech odpowiednio przygotowanych praktykantów polskich w Hawrze i jednego w Aleksandrji. Dla umożliwienia praktyk zagranicznych stworzono stypendjum, na które złożyły się dotacje Izb Przemysłowo - Handlowych w Gdyni i Łodzi, gdyńskiego oddziału Banku Gospodarstwa Krajowego, oraz Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Wstępem do wspólnej pracy obu zainteresowanych Izb była konferencja delegata Izby Gdyńskiej z przedstawicielami Izby Łódzkiej oraz handlu bawełną i przemysłu włókienniczego, w dniu 12 września 1934 r. Najważniejszym wynikiem konferencji, poza omówieniem stanowiska amerykańskich załadowców i dyskusją nad stroną prawną zagadnienia, formami organizacyjnemi arbitrażu i rozwojem prac przygotowawczych, było: 1) stwierdzenie, że łódzkie sfery przemysłowe, reprezentowane na konferencji przez Prezesa Związku Przemysłu Włókienniczego w Państwie Polskiem, p. Heyman - Jareckiego, zdecydowane są poprzeć w zupełności starania, zmierzające do utworzenia arbitrażu bawełny — oraz 2) powołanie Komitetu Organizacyjnego, składającego się z przedstawicieli Izb Przemysłowo - Handlowych w Łodzi i Gdyni, Związku Przemysłu Włókienniczego, delegatów gdyńskiego oddziału Banku Gospodarstwa Krajowego i Związku Ekspedytorów Bawełny w Gdyni, jakoteż fachowców w osobach: radcy Izby Łódzkiej p. Krauzego i p. Bobkowicza, właściciela firmy handlującej bawełną na własny rachunek.

Już na posiedzeniu Komitetu w dniu 12 października 1934 roku przedłożony został projekt statutu instytucji arbitrażowej. Na konferencji w dniu 15 października, zwołanej przez Gdyńską Izbę Przemysłowo - Handlową zostały o projekcie tym poinformowane zainteresowane gdyńskie sfery gospodarcze. Dalsze posiedzenia Komitetu odbyły się 16 października i 14 listopada. Następnie do dnia 23 listopada uzgodniły Izba Gdyńska i Bank Gospodarstwa Krajowego swoje postulaty, odnoszące się do projektu statutu, szczególnie w sprawach poddania przyszłej instytucji arbitrażowej nadzorowi zainteresowanych samorządów gospodarczych, siedziby stowarzyszenia, miejsc i sposobu urzędowania Komisyj, zaprzysięgania klasyfikatorów i t. p.

Ostateczne uzgodnienie projektu statutu, przewidującego powołanie do życia „Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną", nastąpiło na posiedzeniu Komitetu w dniu 19 grudnia 1934 r.

Równocześnie z pracami nad statutem, dotyczącym organizacji Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną, prowadziła t. zw. Podkomisja Techniczna, wyłoniona z Komitetu Organizacyjnego, prace nad „Regulaminem Arbitrażu Gatunkowego dla bawełny", — który został przedłożony Komitetowi na konferencji w dniu 7-go marca br.

O dokonanych pracach zostały poinformowane zainteresowane sfery gospodarcze w Łodzi i Gdyni, jakoteż załadowcy amerykańscy.

W dniu 26 marca odbyło się w Łodzi konstytucyjne zebranie „Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną", a w dniu 9-go kwietnia zebranie, na którem dokonano wyboru władz zarządu i dyrektora.

Przechodząc do omówienia struktury „Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną", należy uwzględnić szczegóły następujące.

Siedzibą „Zrzeszenia" jest Gdynia, jego celem popieranie rozwoju handlu bawełną pod względem technicznym i gospodarczym, oraz obrona interesów zrzeszonych. Jednym ze środków do osiągnięcia tego celu jest powołanie do życia instytucji arbitrażowej w Gdyni. Członkami zwyczajnymi Zrzeszenia mają zostać osoby fizyczne i prawne, prowa-

dzące samoistny przemysł na terenie polskiego obszaru celnego, które zajmują się zawodowo obiegiem i przerabianiem bawełny, czynnościami ubezpieczenia, przewozu, ekspedycją, przechowywaniem bawełny, czynnościami bankowemi oraz innemi natury handlowej, związanemi z obrotem bawełną.

Osoby, odpowiadające powyższym warunkom, lecz działające poza granicami polskiego obszaru celnego, mogą być jedynie członkami nadzwyczajnymi Zrzeszenia.

W dniu ukonstytuowania się Zrzeszenia zapisało się na członków około 40 osób.

Władzami Zrzeszenia są: Walne Zgromadzenie, Zarząd i Komisja Rewizyjna.

W Zarządzie, który składa się z 13 członków zwyczajnych (5 reprezentantów przędzalników, 2 handlujących bawełną na własny rachunek, 2 ajentów, 1 instytucyj bankowych, 1 domów składowych, 1 ekspedytorów, 1 kontrolerów) i 2 członków nadzw. jest reprezentowana Gdynia przez 1 przedstawiciela handlujących bawełną na własny rachunek (p. Bobkowicz — „Eximport"), 1 przedstawiciela instytucyj bankowych (dyr. Królikowski — Bank Zachodni), 1 przedstawiciela ekspedytorów (delegat Ekspedytorów Bawełny w Gdyni), 1 przedstawiciela domów składowych (dyr. Grabowski — Dom Składowy Publiczny, utrzymywany przez Bank Gospodarstwa Krajowego) i 1 przedstawiciela kontrolerów (p. Tepper — Polskie Towarzystwo Kontroli).

Pan Dyrektor Grabowski jest równocześnie jednym z dwóch wiceprezesów Towarzystwa, Prezesem jest p. Ender Teodor z Łodzi.

Jako organa Zarządu powołane zostały do życia 2 Komisje: Komisja Arbitrażowa i Komisja notowań różnic wartościowych. Zadaniem pierwszej Komisji będzie na początek szczegółowe opracowanie reguł postępowania przy arbitrażowaniu.

Zrzeszenie czerpie swe fundusze z wpisowego, które zostało ustalone na 200,— zł, ze składek członkowskich w wysokości 100,— zł rocznie, oraz z wpływów za arbitraż.

Tegoroczny preliminarz Zrzeszenia zamyka się po stronie wpływów i wydatków kwotą 60.000 zł.

W tem miejscu wypada nadmienić, że Zarząd Zrzeszenia postanowił wspólnie z zainteresowanemi przedsiębiorstwami gdyńskiemi przystąpić do budowy budynku arbitrażowego. Temu celowi służyć ma po części dotacja w wysokości 150.000 zł, o której przyznanie wystąpiło Zrzeszenie do Związku Przemysłu Włókienniczego w Państwie Polskiem.

Na specjalne podkreślenie zasługuje poddanie Zrzeszenia nadzorowi Izb Przemysłowo-Handlowych w Łodzi i Gdyni, którym dla umożliwienia stałego wglądu w prace Zrzeszenia, przysługuje prawo wyznaczania do Zarządu Zrzeszenia po jednym delegacie. Delegaci Izb występują na Walnem Zgromadzeniu, na Zarządzie i w Komisjach wprawdzie tylko z głosem doradczym, jednakże przysługuje im prawo zawieszania uchwał Zarządu i Walnego Zgromadzenia na przeciąg dni 14-tu. W tym czasie mogą Izby postanowić utrzymanie w mocy zawieszenia uchwał lub też cofnąć zawieszenie. Brak w powyższym terminie zgodnych decyzyj obu Izb uważa się za cofnięcie zawieszenia. Od decyzji Izb przysługuje Zrzeszeniu odwołanie się do Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Izbom przysługuje prawo żądania od Zarządu zwołania Walnego Zgromadzenia, a ponadto sprawują Izby nadzór nad majątkiem Zrzeszenia w razie jego likwidacji.

Obecnie przychodzi kolej na scharakteryzowanie systemu, według którego ma działać arbitraż bawełny w Gdyni.

Arbitraż gdyński będzie, w odróżnieniu do arbitrażu bremeńskiego, arbitrażem jednostopniowym, od którego przysługiwać będzie prawo odwołania. Instancja odwoławcza, t. zw. apeal, znajdować się będzie narazie zagranicą. Odnośnie wyboru miejsca nie zapadła jeszcze decyzja. Sprawa winna być uzgodniona z załadowcami bawełny w Ameryce, jako głównymi naszymi dostawcami tego surowca. Najprawdopodobniej będzie tu chodziło o wybór między Bremą a Hawrem.

Jeżeli chodzi o system arbitrażowania, to mając do wyboru między systemami, stosowanemi w Liverpoolu, Hawrze lub Bremie, przyszedł Komitet Organizacyjny do przekonania, że najbardziej odpowiedni dla naszych warunków jest system następujący:

Zrzeszenie Interesantów Handlu Bawełną, jako organizacja, reprezentująca wszystkie sfery w handlu tym biorące udział pośrednio i bezpośrednio, zaangażuje jednego (lub ewent. 2) wykwalifikowanego, posiadającego dostateczną praktykę klasyfikatora, który w tym charakterze pracować będzie w Gdyni, w utrzymywanej przez Zrzeszenie Izbie Arbitrażowej, jako stały urzędnik Zrzeszenia. Wymieniony klasyfikator występować będzie jako arbiter polskiego odbiorcy bawełny w sporach powstających pomiędzy odbiorcą i dostawcą. W charakterze arbitra dostawcy bawełny (w pierwszym rzędzie amerykańskiego) występować będzie klasyfikator i rzeczoznawca, wyznaczony przez Związek Załadowców. Obydwaj klasyfikatorzy - arbitrzy powoływani będą przez Izbę Arbitrażową do rozstrzygania poszczególnych sporów powstałych na tle jakości dostarczonej bawełny. W wypadku niedojścia do porozumienia będą oni mogli powołać superarbitra z listy osób w tym celu ustanowionej przez Zrzeszenie. Klasyfikator Zrzeszenia zostanie zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni. Niezależnie od tego ostatniego Zrzeszenie dopuścić może do wykonywania funk-

cyj arbitra innych klasyfikatorów, już pracujących na terenie Gdyni dla firm ekspedycyjnych, względnie takich, którzy w Gdyni się osiedlą i którzy również zostaną ewentualnie zaprzysiężeni. W ten sposób strona występująca o dokonanie arbitrażu będzie mogła wybrać na swego arbitra, albo klasyfikatora Zrzeszenia, albo też jednego z wspomnianych wyżej innych klasyfikatorów.

Powyższy system jest uzasadniony z następujących względów:

1) System ten uczyni zadość wymaganiom Związku Załadowców Amerykańskich, którym bardziej odpowiada organizacja arbitrażu w Liverpoolu lub w Hawrze, gdzie bawełnę arbitruje nie jeden, lecz 2 arbitrów, występujących z ramienia każdej z zainteresowanych stron. W Bremie natomiast arbitraż przeprowadza jeden (względnie 2) klasyfikator, który jakgdyby orzeka samodzielnie, występując jako urzędnik giełdy, która w pierwszej instancji nie dopuszcza do wspólnego orzekania z arbitrem strony przeciwnej. Arbitraż gdyński dopuszcza klasyfikatora dostawcy do wspólnego orzekania z arbitrem odbiorcy.

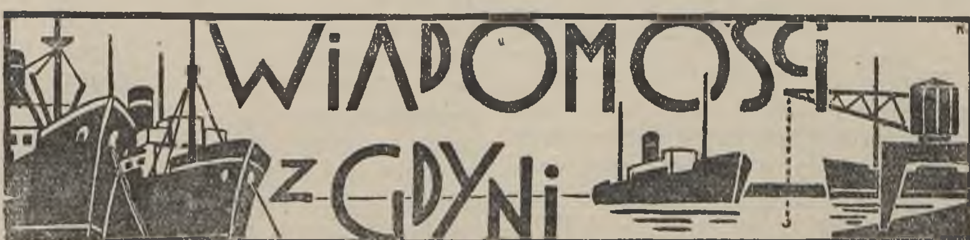
2) Wobec tego jednak, że dopuszczenie do arbitrowania na rzecz odbiorcy jedynie klasyfikatora utrzymywanego przez Zrzeszenie: a) ujemnie wpłynąć mogłoby na jego pracę (wyłączność), b) uniemożliwiłoby dostęp do pracy arbitrażowej ewentualnie innym klasyfikatorom w Gdyni, co nie idzie po linji interesów rozwoju rynku gdyńskiego dla bawełny, c) zmusiłoby wszystkich odbiorców do korzystania tylko z usług jednego arbitra, dopuszczeni będą do pracy w charakterze arbitrów również inni zawodowi klasyfikatorzy.

3) Gdyby arbiter dostawcy bawełny nie mógł dojść do porozumienia z arbitrem odbiorcy, mogą obaj arbitrzy wybrać na superarbitra klasyfikatora Zrzeszenia, o ile ten ostatni nie był w danym wypadku klasyfikatorem.

4) Lista superarbitrów obejmować będzie poza zawodowymi klasyfikatorami inne osoby, które Zrzeszenie uzna za posiadające dostateczne kwalifikacje do występowania w tym charakterze.

Przepisy postępowania arbitrażowego skonstruowano w ten sposób, by utrzymana została przed arbitrami tajemnica, co do tego, czyja bawełna jest arbitrowana (jak to się dzieje w Hawrze lub Bremie).

Na zakończenie nadmienić jeszcze wypada, że Zarząd Zrzeszenia postanowił dążyć do uruchomienia arbitrażu bawełny w Gdyni w listopadzie bieżącego roku.



ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MARCU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w marcu br. nienotowaną dotychczas rekordową liczbę obrotów, wyrażającą się *704.683,9 t.* wobec 483.455,3 t. w lutym br., oraz ostatniego rekordowego obrotu w listopadzie 1934 r. — *685.348,9 t.* (ogólny obrót tow. — *703.777,9 t.)*

Pierwszy kwartał br. (obroty zamorskie — 1.784.756,2 t.) w porównaniu z tym kwartałem ub. r. (obr. zam. — 1.560.586,9 t.) wykazał już wzrost 14,3%.

Na uzyskanie tak poważnych rezultatów złożył się przywóz zamor. — 138.588,6 t. oraz wywóz zamor. — 566.094,9 t.

Przywóz w miesiącu sprawozdawczym (138.588,6 t.) jest rekordowym w dotychczasowej pracy portu gdyńskiego. Dotychczas najpoważniejszy przywóz zamorski miał miejsce w październiku 1933 r. (101.251,3 t.) Przywóz ten spowodowany został naówczas okresem wzmożonego wykorzystywania niższych stawek celnych przed wejściem w życie w dn. 11. 10. 1933 r., nowej taryfy celnej. Tembardziej zasługuje na podkreślenie uzyskanie tak poważnej liczby importu w marcu rb. W porównaniu z importem w ub. mies. lutym rb. (71.902,5 t.) oraz mies. marcu 1934 r. (69.532,2 t.) przywóz w miesiącu sprawozdawczym wykazuje ok. 100% wzrost (por. marzec ub. r.)

Ilustracją przywozu będzie poniższe zestawienie porównawcze z przywozem w marcu ub. r.:

Przywóz w marcu (tony):

	1935 r.	*1934 r.*
Ryż sur.	12.969	7.521
owoce świeże	10.943	2.258
„ suszone	850	724
orzechy i migdały	140	37
korzenie	255	56
kawa, kakao i herbata	1.980	895
tytoń	329	276

Przywóz w marcu w tonach	1935 r.	1934 r.
napoje alkoholowe	5	4
śledzie	2.622	1.900
fosforyty	16.158	3.048
żużle Thomasa	13.135	4.321
sadze	49	38
tłuszcze zwierz. sur.	790	1.330
skóry	2.803	2.375
nasiona oleiste różne	3.551	6.269
oleje i smary	44	118
żywica	522	437
kauczuk	222	712
wyroby gumowe	136	14
tłuszcze i oleje rośl.	379	488
asfalt	3	—
garbniki	1.397	1.102
farby	8	18
rudy różne	4.585	2
piryty	6.275	—
złom żelazny	39.478	18.214
miedź	621	672
cyna	43	4
metale różne	49	472
wyroby żelazne i metal.	371	90
maszyny, apar. i części	164	170
samochody i motocykle	39	30
szmaty	632	484
celuloza	692	346
papa, tektura i papier	2.064	788
bawełna i odpadki	6.427	8.237
juta	847	1.116
len, konopie, sizal itd.	936	130
wełna i odpadki	1.779	2.724
różne	4.295	1.892
Razem	138.589	69.532

Analizując bliżej wzrost importu w marcu rb. w porównaniu z ub. mies. lutym przekonamy się, iż wywołany został pozycjami towarowemi: ryżu — 12.969 t. (ub. mies. luty — 15 t.), kawy, kakao i herbaty — 1.980 t. (746 t.), fosforytów — 16.158 t. (w lutym brak), rud różnych — 4.585 t. (w lutym brak), pirytów — 6.275 t. (w lutym brak), złomu żel. — 39.478 t. (22.754 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 371 t. (114 t.), szmat — 632 t. (458 t.), celulozy — 692 t. (354 t.), bawełny i odpadków — 6.427 t. (4.296 t.), oraz lnu, konopi i sizalu — 936 t. (132 t.) — Szereg natomiast pozostałych poważniejszych pozycyj wykazał spadek: owoce świeże — 10.943 t. (17.862 t.), tytoń — 329 t. (1.019 t.), śledzie — 2.622 t. (3.072 t.), nasiona oleiste różne — 3.551 t. (5.851 t.), oraz wełna i odpadki — 1.779 t. (2.281 t.)

Poza złomem, niemałą rolę odegrała tu grupa artykułów sezonowych, jak ryż oraz związane z siewami wiosennemi fosforyty i żużle Thomasa. Z hutnictwem również związany jest import rud różnych, pirytów natomiast z fabrykami kwasu siarkowego.

Wywóz w miesiącu sprawozdawczym — (566.094,9 t.) w porównaniu z ubiegłym mies. lutym br. (411.552,8 t.), oraz marcem 1934 r. (510.885,3 t.), aczkolwiek nie rekordowy wykazuje również ok. 11% wzrost (por. marzec ub. r.)

Szczegółowo ilustruje wzrost wywozu zestawienie porównawcze wywozu w marcu rb. oraz 1934 r.:

Wywóz w marcu (tony):

	1935 r.	*1934 r.*
Ryż	254	26
mąka ryżowa i pastewna	810	679
cukier	15.131	2.497
napoje alkoholowe	65	11
sól	—	140
bekony	1.479	2.718
wędliny	276	245
ptactwo bite	87	151
masło	2	—
jaja	694	540
słód	2.075	—
makuchy	533	980
cement	300	600
drzewo tarte	5.890	12.573
bale i słupy	1.261	—
wyr. z drzewa	170	538
dykty i forniery	1.271	550
meble gięte	318	142
węgiel eksportowy	465.431	447.561
„ bunkrowy	26.555	14.375
koks	12.390	7.040
nawozy azotowe	1.929	2.047
sól potasowa	1.835	—
soda	399	694
salmiak	6	72
karbid	253	54
biel cynkowa	284	264
szyny kolejowe	5.913	7.449
metale różne	12	7
rury żeliwne	508	297
wyroby żel. i metal.	2.723	2.296
żelazo sur. i handl.	6.960	92
materjały naw. kolejowej	106	—*)
cynk	1.423	594
blacha cynkowa	741	274
ruda manganowa	—	2.488
celuloza	513	212
papa, tektura i papier	1.308	624
bawełna i odpadki	125	64
materjały i wyr. włók.	453	562
różne	5.612	1.429
Razem	566.095	510.885

Wzrost wywozu w miesiącu sprawozdawczym wywołany został przedewszystkiem grupą wytworów pochodzenia mineralnego, jak węgiel eksportowy — 465.431 t. (w lutym br. 338.889 t.), węgiel bunkrowy — 26.555 t. (24.975 t.) i koks — 12.390 t. (4.475 t.) Poza tą grupą wykazały wzrost pozycje: ryżu — 254 t. (w lutym brak), cukru — 15.131 t. (5.770 t.), jaj — 694 t. (125 t.), słodu — 2.075 t. (1.418 t.), drzewa tartego — 5.890 t. (3.157 t.), soli potasowej — 1.835 t. (265 t.), karbidu — 253 t. (111 t.), bieli cynkowej — 284 t. (108 t.),

*) W 1934 r. — w poz. wyrobów żel. i metal.

szyn kolejowych — 3.913 t. (4.632 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 2.723 (784 t.), żelaza sur. i handl. — 6.960 t. (2.135 t.), blachy cynkowej — 741 t. (247 t.), papy, tektury i papieru — 1.308 t. (1.096 t.), oraz dykt i fornierów — 1.271 t. (879 t.)

Z pozostałych poważniejszych pozycyj wykazały spadek: mąka ryżowa i pastewna — 810 t. (w lutym r. b. — 2.340 t.), makuchy — 333 t. (1.697 t.), nawozy azotowe — 1.929 t. (7.327 t.), oraz cynk — 1.423 t. (1.902 t.)

Należy podkreślić tu stałe tempo wzrostu eksportu cenniejszych produktów polskiego hutnictwa i pokrewnych mu przemysłów metalowych, jak szyn kolejowych, żelaza surowego i handlowego, oraz wyrobów żelaznych i metalowych. Łączy to się ze wzrostem ekspansji naszej przedewszystkiem na rynki Bliskiego i Dalekiego Wschodu. Nie mniejszą rolę odgrywa tu również eksport produktów drzewnych szczególniej dykt i mebli giętych.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym ilustruje poniższe zestawienie:

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	n. r. t.	ilość	n. r. t.
Polska	37	39.634	38	40.172
W. M. Gdańsk	3	1.714	2	776
Anglja	26	53.296	22	44.942
Danja	63	39.424	69	44.286
Estonja	9	4.316	7	3.225
Finlandja	13	20.020	11	16.319
Francja	1	813	1	1.333
Grecja	8	23.899	8	23.420
Holandja	8	2.793	7	2.667
Litwa	1	612	1	612
Łotwa	4	6.045	3	4.740
Niemcy	81	48.989	74	43.080
Norwegja	36	23.910	32	21.940
Stany Zjedn. Am. P.	9	28.363	9	28.363
Szwecja	105	80.291	101	77.018
Włochy	10	25.459	10	28.004
Rumunja	2	4.820	2	4.820
Węgry	1	2.737	1	2.737
Z. S. R. R.	4	5.171	4	5.171
Razem	421	412.286	402	393.645

Przyczem średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w marcu wyniósł 979,2 n. r. t., średnia ilość statków, przebywających w porcie: 58, oraz średni postój, statków: 54,2 godz.

Kolejność bander w mies. marcu rb. ukształtowała się następująco: 1-e miejsce — bandera szwedzka, 2-e — angielska, 3-e — niemiecka, 4-e — duńska, 5-e — polska, 6-e — amerykańska (U. S. A.), 7-e — włoska, 8-e — grecka, 9-e — norweska, 10-e — finlandzka itd. wykazując pewne niekorzystne przegrupowanie dla Polski z 3-go miejsca (w lutym) na 5-e (w marcu), Niemiec z 2-go miejsca (w lutym) na 3-e (w marcu) na korzyść bandery angielskiej, która z 4-go miejsca (w lutym) przesunęła się obecnie na 2-gie. Bandera polska po raz 1-szy w porcie gdyńskim pozwoliła się tak poważnie zdystansować przez szereg obcych bander.

Wśród bander wysuwających się na 1-sze miejsce prym wiedzie bandera angielska, która już po raz wtóry zajmuje 2-gie miejsce — (poprzedni raz w grudniu 1934 r.) w porcie gdyńskim.

Ruch pasażerów nadal bardzo słaby. Przyjechało bowiem 176 osób wobec 132 osób, w lutym rb. Wyjechało zaś 297 osób, wobec 136 osób w lutym rb. Przyjechało w tem miesiącu sprawozdawczym: 29 osób — z Anglji, 13 — Danji, 12 — Holandji, 1 — Belgji, 9 — Finlandji, 95 — ze Stanów Zjednoczonych Am. P., 1 — Argentyny, oraz 14 — ze Szwecji. Wyjechało zaś: 91 osób — do Anglji, 1 — do Danji, 1 — do Estonji, oraz 204 osób — do Stanów Zjedn. Am. P.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W I KWARTALE ROKU 1935.

Według informacyj, otrzymanych z Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni, ruch budowlany w I-ym kwartale 1935 r. przedstawia się następująco:

W I kwartale Komisarjat Rządu *udzielił zezwoleń na budowę* 34, z tego w styczniu — 6, w lutym — 2, w marcu 46, gdy w IV kwartale roku ubiegłego zezwoleń wydano 131, a w I-ym kwartale r. 1934 — 61.

Rozpoczęto budynków w I kwartale rb. 63, gdy w IV kwartale r. ub. rozpoczęto 89, a w I kwartale 1934 r. — 33.

Budynki rozpoczęte

Budynki stałe

	I	II	III	Ogółem
Liczba budynków ogółem	**7**	**5**	**23**	**35**
w tem: mieszkalnych:				
drewnianych	—	1	4	5
murowanych	4	4	16	24
przemysłowych:				
drewnianych	2	—	—	2
murowanych	1	—	3	4
Kubatura w m³	**11.148**	**8.431**	**80.866**	**100.445**
w tem: mieszkalnych:				
drewnianych	—	397	6.800	7.197
murowanych	10.714	8.034	69.356	88.104
przemysłowych:				
drewnianych	354	—	—	354
murowanych	80	—	4.710	4.790
Koszt budowy w 1000 zł.	**313**	**218**	**2.777**	**3.308**
w tem: mieszkalnych:				
drewnianych	—	6	190	196
murowanych	307	212	2.503	3.022
przemysłowych:				
drewnianych	5	—	—	5
murowanych	1	—	84	85

Budynki rozpoczęte w I kwartale wynosić mają 106 tysięcy m³, gdy w kwartale poprzednim, t. j. IV roku 1934 wynosić miały 104 tysiące m³, a w I kwartale r. 1934 — 73 tysiące m³. Z tego porównania widzimy wyraźny wzrost.

Koszty budowy wszystkich budynków, rozpoczętych w I kwartale rb. wynosić mają 3.358 tysięcy złotych, gdy koszty budowy budynków rozpoczętych w IV kwartale r. ub. wynosić miały 2.907 tysięcy złotych, a w I-ym kwartale 1934 r. — 1.159 tysięcy złotych.

Badając bardziej szczegółowo sytuację budynków rozpoczętych, otrzymamy tablicę, jak poniżej:

Budynki prowizoryczne

	I	II	III	Ogółem
Liczba budynków ogółem	**6**	**1**	**21**	**28**
w tem: mieszkalnych:				
drewnianych . .	6	1	8	15
murowanych . .	—	—	10	10
przemysłowych:				
drewnianych . .	—	—	1	1
murowanych . .	—	—	2	2
Kubatura w m³	**1.120**	**62**	**3.991**	**5.173**
w tem: mieszkalnych:				
drewnianych . .	1.120	62	1.612	2.794
murowanych . .	—	—	1.972	1.972
przemysłowych:				
drewnianych . .	—	—	170	170
murowanych . .	—	—	237	237
Koszt budowy w 1000 zł.	**15**	**1**	**34**	**50**
w tem: mieszkalnych:				
drewnianych . .	15	1	20	36
murowanych . .	—	—	10	10
przemysłowych:				
drewnianych . .	—	—	2	2
murowanych . .	—	—	2	2

Zakończono budynków w I kwartale ogółem 43, gdy w IV kwartale r. ub. zakończono 83, a w I kwartale 1934 r. — 58.

Kubatura budynków zakończonych w I. kwartale rb. wynosi 62 tysiące m³, gdy kubatura budynków zakończonych w IV kwartale r. ub. wynosiła 79 tysięcy m³, a w I kwartale r. 1934 — 39 tysięcy m³.

Koszt budowy według kosztorysów budynków zakończonych w I kwartale rb. wynosi ogółem 2.084 tysięcy złotych, gdy w IV kwartale r. ub. wynosił 2.277 tysięcy złotych, a w I kwartale r. 1934 — 697 tysięcy złotych.

Sytuację wykończonych budynków w I. kwartale rb. ilustruje poniższe zestawienie:

Budynki rozpoczęte

Budynki stałe

	I	II	III	Ogółem
Liczba budynków ogółem	**4**	**7**	**27**	**38**
w tem: mieszkalnych:				
drewnianych . .	—	—	1	1
murowanych . .	4	2	23	29
przemysłowych:				
drewnianych . .	—	3	—	3
murowanych . .	—	2	3	5
Kubatura w m³	**22.094**	**1.168**	**37.642**	**60.904**
w tem: mieszkalnych:				
drewnianych . .	—	—	274	274
murowanych . .	22.094	306	32.398	54.798
przemysłowych:				
drewnianych . .	—	502	—	502
murowanych . .	—	360	4.970	5.330
Koszt budowy w 1000 zł.	**800**	**12**	**1.260**	**2.072**
w tem: mieszkalnych:				
drewnianych . .	—	—	8	8
murowanych . .	800	3	1.170	1.973
przemysłowych:				
drewnianych . .	—	6	—	6
murowanych . .	—	3	82	85

Budynków prowizorycznych zakończono ogółem 5, wszystkie w miesiącu lutym, wszystkie są mieszkalne, drewniane. Kubatura ich wynosi 784 m³, koszt budowy 12 tysięcy zł.

Ogółem oddano do użytku 107 mieszkań o 378 izbach mieszkalnych i 234 izbach niemieszkalnych.

NOWA LINJA GDYNIA — HISZPANJA.

Linja „Italo—Somala“, statki której utrzymywały linję regularną pomiędzy portami Italji i Polski, otworzyła nową linję pomiędzy Gdynią a portami Hiszpanji — Barceloną a Valencją — specjalnie dostosowaną do przewozu jaj.

Agenturę posiada firma Rummel i Burton, Gdynia. Pierwszy statek ma odejść z Gdyni do Hiszpanji ok. 20 kwietnia.

PRZEŁADUNEK DRZEWA NA NOWYCH PLACACH FIRMY „PAGED“.

Dnia 9 kwietnia br. f-ma „Paged“ rozpoczęła po raz pierwszy przeładunek drzewa na specjalnie do tego celu urządzonych placach i nabrzeżu w kanale przemysłowym. Od strony Oksywia przeładunek ten odbywa się przez drewniany pomost Nr. 2 na statek szwedzki „Kisa“, który zabrał około 650 standartów drzewa.

ROCZNE WALNE ZGROMADZENIE RADY INTERESANTÓW PORTU.

W dniu 29 marca b. r. odbyło się roczne walne zgromadzenie Rady Interesantów Portu w Gdyni pod przewodnictwem p. dyr. Wład. Gieysztora.

Szczegółowe sprawozdanie o działalności R. I. P. zdał pan prezes konsul generalny inż. Napoleon Korzón, który podkreślił, że r. 1934 był rokiem szczególnie czynnym dla organizacji.

Analizując poszczególne dziedziny ramowych prac R. I. P. wykazał, jak pod wpływem działalności R. I. P. rozwijały się korzystnie zagadnienia celne, pocztowo-telegraficzne, kolejowe, podatkowe i inne w naszym porcie. Szczególnie podkreślił p. prezes, że jeden z propagandowych punktów, jaki sobie R. I. P. przy swojem powstawaniu postawiła, — uzyskanie zwolnień od opłat stemplowych przeładunku portowego w Gdyni — został w 1934 r. osiągnięty, stwarzając dla pracy w naszym porcie nowy etap, gdyż niewspółmiernie wysokie opłaty stemplowe w znacznym stopniu utrudniały rozwój przeładunku drobnicy przez nasz port.

Analizując poszczególne fazy programowej działalności R. I. P., prezes Korzón podziękował członkom Zarządu oraz dyrektorowi jak i kierownikom zrzeszonym organizacyj za wydatną współpracę z nim.

Następnie zdawał dyrektor R. I. P., Dr Kasprowicz, sprawozdanie z administracji funduszem społeczno-propagandowym.

Członkowie komisji rewizyjnej złożyli sprawozdanie ze zbadanej gospodarki budżetem administracyjnym jako i funduszem społeczno-propagandowym, wnosząc o absolutorjum dla Zarządu.

Na zakończenie zebrania p. dyr. Gieysztor przemówił w imieniu wszystkich zrzeszonych do p. konsula generalnego inż. Napoleona Korzóna, dziękując mu za pełną poświęcenia pracę dla dobra portu i żeglugi polskiej w okresie piastowania przez niego stanowiska prezesa Izby Przemysłowo - Handlowej. Na wniosek przedstawicieli Związku Armatorów Polskich uchwalono jednogłośnie następującą rezolucję:

„Walne Zgromadzenie Rady Interesantów Portu dziękuje p. inż. Napoleonowi Korzónowi za godne reprezentowanie sfer żeglugowo-portowych w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni na stanowisku pierwszego prezesa tejże Izby w latach 1931—1935. Okres ten, na który przypadała rozbudowa portu gdyńskiego, przekształcenie się go z portu przeładunkowego na handlowy, silny rozwój miasta Gdyni, polskiej marynarki handlowej oraz handlu morskiego — wymagał dużego poświęcenia, intensywnej pracy, rozumnej zabiegliwości, a przedewszystkiem twórczej inicjatywy i gruntownych znajomości fachowej. Wszystkim tym zadaniom sprostał p. inż. Napoleon Korzón i zaskarbił sobie przez to szczerą i serdeczną wdzięczność sfer zainteresowanych, zorganizowanych w Radzie Interesantów Portu, czemu dają wyraz w niniejszej uchwale".

W wyborach władz na rok 1935 wybrano jednogłośnie na prezesa p. inż. Napoleona Korzóna, na pierwszego wiceprezesa p. Feliksa Kollata, na drugiego wiceprezesa p. Lucjana Byczkowskiego, na członków Zarządu pp. Jasińskiego, Cienciałę, Dr Darskiego, Gieysztora, inż. Rawicz-Szczerbo, Hordyńskiego, Jakubowicza, Zielińskiego, prezesa Tora, Pistla, Królikowskiego i Hildta. — Na członków komisji rewizyjnej wybrano pp. inż. Rostkowskiego i inż. Perutza, na zastępcę p. Sotkowskiego.

ROCZNE WALNE ZEBRANIE TOWARZYSTWA KUPCÓW SAMODZIELNYCH W GDYNI.

Podczas odbytego ostatnio rocznego walnego zebrania Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Gdyni uchwalono zmienić nazwę Towarzystwa na „Korporacja Kupiecka". Na temże zebraniu odbyły się wybory nowego Zarządu Korporacji. W skład jego weszli: Dr Władysław Smoleń — prezes, pp. Wojciech Mikołajczyk — I wiceprezes, Michał Królikowski — II wiceprezes, Stanisław Latosiński — sekretarz, Wojciech Buchholz — skarbnik. Ławnikami zostali pp. Franciszek Grzegowski, Jerzy Hildt, Józef Jereczek, Stanisław Rodkiewicz, Kazimierz Turzyński i Józef Skwierz — f-a Bałtyk. Ławnikami z nominacji Prezesa zostali pp. Tadeusz Kostyal i Czesław Nowacki.

ROCZNE WALNE ZGROMADZENIE POLSKIEGO ZWIĄZKU MAKLERÓW OKRĘTOWYCH.

W dniu 28 marca odbyło się roczne walne zgromadzenie Polskiego Związku Maklerów Okrętowych w Gdyni pod przewodnictwem p. dyr. Jasińskiego.

Po sprawozdaniu przez prezesa Zarządu, p. dyr. Cienciałę, z działalności za rok 1934 wybrano wszystkie władze w tym samym składzie, mianowicie: pp. Andrzej Cienciała — prezes, Lars Ustrud Svendsen — wiceprezes, Witold Jasiński i Czesław Raczewski — członkowie zarządu, Bastian i Hazell — kandydaci do zarządu, Jerzy Finowicki i Paweł Kosznik — członkowie komisji rewizyjnej.

WIADOMOŚCI MORSKIE

SYTUACJA JAPOŃSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ W R. 1934.

Rok 1934 był naogół korzystnym dla japońskiej żeglugi morskiej. Flota unieruchomiona zmniejszyła się ze 130 tys. ton na początku roku do 20 tys. ton ku jego końcowi. Odnowienie floty, przy poparciu z funduszów państwowych szło równolegle, wobec czego tonaż ogólny prawie się nie zmniejszył. Flota japońska liczy obecnie 1.949 statków morskich o tonażu ogólnym 4.072.700 ton rej. brutto.

W dalekiej żegludze nastąpiło jednakże zmniejszenie tonażu z 1.600 tys. ton w r. 1933 na 1.440 tys. ton w r. 1934. Kryje ono za sobą jeszcze większe zmniejszenie tonażu wielkich trampów, których tonaż wynosił na 1 lipca 1934 — 940 tys. ton. czyli o całe 500 tys. ton mniej niż z początkiem 1933 roku. Stąd widać jak silnie musiały w tymże czasie rozwinąć się dalekie *linjowe* połączenia pod japońską banderą.

Japonja dąży do modernizacji swej floty przy równoczesnej rozbudowie własnych połączeń linjowych, niezbędnych dla jej ekspansji ekonomicznej. Przy obecnej sytuacji trampingowej nie opłaca się inwestować kapitałów. Stąd cofanie się z trampingu i rozległa akcja frachtowania dla trampingu obcego tonażu, przeważnie greckiego, z zastosowaniem starych statków i tanich japońskich załóg.

Rozwojowi japońskiej marynarki handlowej w ubiegłym roku sprzyjały jeszcze skutki dewaluacji yena oraz korzystnie zawarte umowy kompensacyjne, a w pierwszym rzędzie umowa z Indjami, zapewniająca przewozy indyjskiej bawełny za tkaniny, z ważnością układu do marca 1937 roku. Stawki na linje Indje — Japonja już zwyżkowały o 11% na samym przewozie bawełny.

Dwa główne towarzystwa japońskie: Nippon Yusen Kaisha i Osaka Shosen po trzech i pół latach deficytowych wypłaciły ostatnio 3 i 5% dywidendy. — Zbyteczne podkreślać, że Japonja jest obecnie krajem szeroko zakrojonych i systematycznie przeprowadzanych subwencyj dla marynarki handlowej.

SCRAP AND BUILD SCHEME JUŻ DZIAŁA W ANGLJI.

18 marca wszedł w życie angielski schemat rozbiórki starych i budowy nowych okrętów (scrap an build scheme). Oto pokrótce jego treść:

Kwota 10 miljonów Ł stoi do dyspozycji skarbu państwa, który może przyznawać zaliczki angielskim armatorom na budowę nowych statków, lub na modernizację starych. Nowe statki winny być tegoż typu co oddawane na rozbiórkę, to znaczy mają być zwykłemi statkami towarowemi. Za każdą nową tonę zbudowaną dwie tony winno się oddać na rozbiórkę; w razie modernizacji statku proporcja ma być — 1 : 1.

Plan ten będzie miał zastosowanie w ciągu dwu lat. Board of Trade będzie czuwać nad dobrem wykonywaniem „schematu", w porozumieniu ze skarbem państwa. Zaliczki będą wypłacane tylko po korzystnem zaopinjowaniu Ships Replacement Committee. Skład tego „komitetu zastąpienia starych statków nowemi" został niezwłocznie ogłoszony.

SUBWENCJE DLA 2 BAŁTYCKICH LINIJ W SZWECJI.

Svenska Amerika Linie ubiega się dla swej bałtyckiej linji (porty wschodnio - szwedzkie Gdynia — Kłajpeda) na okres 1. IV. 1935 — 31. III. 1936 o subwencję szwedzkiego rządu w wysokości 30.000 koron.

Towarzystwo Svea miało na linji Stockholm — Ryga w ciągu ostatniego pięciolecia straty łączne w wysokości 138.000 koron, mimo pobierania pewnych subwencyj dla tej linji. W r. 1935 towarzystwo projektuje wykonanie 30 podróży z minimalnem poparciem w wysokości 900 koron za każdą podróż.

AKCJA W KIERUNKU OBNIŻENIA CEN BILETÓW ZA PRZEWÓZ PRZEZ ATLANTYK.

Przed przejęciem dwu statków Red Star Line przez armatora A. Bernsteina z Hamburga, jako ewentualny nabywca ich występował angielski major Frank Bustard. który wysunął hasło tanich przewozów przez ocean. Wobec opozycji skarbu brytyjskiego wniosek możliwego nabywcy upadł. ideami jego jednakże gorliwie się zajęła obecnie prasa południowo - amerykańska, zwłaszcza argentyńska. W myśl propagatorów projektu należałoby oddzielić na statkach transoceanicznych koszta wyżywienia od kosztów przewozu. Obecne przewozy są jakby obliczone specjalnie na smakoszów, płacących podróż

przeważnie nie z własnej kieszeni. Zbytki, do których ogół nie jest przyzwyczajony, musi pokrywać przeciętny pasażer. Tem się w dużej mierze tłumaczy zanik ruchu pasażerskiego w kierunku Europy, gdyż podróż staje się dostępną tylko dla wybranych. Cenę biletu w razie oddzielenia jej od ceny wyżywienia można, jak sądzą propagatorowie projektu, zniżyć z 75 Ł do 20 Ł, a nawet dla 3-ej klasy do 15 Ł.

URUCHOMIENIE LINJI LUBEKA — GDAŃSK — KŁAJPEDA — LIPAWA.

W kwietniu Ipoen Linie Reederei A. G. w Lubece uruchomiła regularną linję z Lubeki do Gdańska, Kłajpedy i Lipawy.

PODNIESIENIE LINJI ŁADUNKOWEJ WYWOŁAŁO ZNACZNE ZWIĘKSZENIE ILOŚCI CAŁKOWITYCH ZAGINIĘĆ OKRĘTÓW.

Dopiero od dwóch zim działają nowe, pozwalające na większe załadowanie okrętów „load line regulations". a zwiększenie odsetku awaryj z pełną utratą okrętów wyraźnie w tym czasie już się zaznaczyło. Angielska Mercantile Marine Service Association po zbadaniu tej sprawy uznała, że przyczyną zwiększonej ilości poważnych awaryj i zatonięć statków są:

1) zmniejszenie wysokości wolnej burty, 2) niewystarczająca moc i niewystarczająca pewność zamknięć luk ładunkowych i 3) stosowanie dotychczasowego typu instalacji do mechanicznego sterowania, która od czasu zmniejszenia przepisowej wolnej burty nie odpowiada wymogom pewności i bezpieczeństwa.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

KONIECZNOŚĆ PRZEDSTAWIANIA MANIFESTÓW ZAGRANICZNYCH URZĘDOWI CELNEMU PRZY ZGŁASZANIU STATKÓW.

Urząd Celny przypomina, że według art. 92 p. 1 prawa celnego (Dz. U. R. P. Nr. 84. poz. 610) kapitan statku, wzgl. pośrednik okrętowy winien przedstawić Urzędowi celnemu przy zgłoszeniu statku — manifest wystawiony zagranicą, obejmujący wszystkie towary znajdujące się na statku.

Z uwagi zatem na powyższe postanowienie, Urząd celny zawiadamia, że będzie wymagał począwszy od dnia 1 maja br. przedstawienia manifestów zagranicznych przy zgłaszaniu statków i żadnych ulg w tym względzie, ani ustępstw od przepisów nie będzie czynił z uwagi na wyraźne wymagania przepisów celnych.

PRZEPISY DEWIZOWE I KOMPENSACYJNE W NIEMCZECH.

Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung rozesłała 14 marca okólnik Nr. 20/33 do urzędów nadzoru, w którym podkreśla ważność eksportu, jako środka dostarczenia dewiz na opłacenie importu, oraz zaleca uwzględnianie przed wszystkiemi innemi wniosków o import takich towarów, które po przeróbce mogą zostać wywiezione. Dotyczy to zarówno przydziałów efektywnych dewiz, jak i zezwoleń na interesy clearingowe i kompensacyjne. Przy udzieleniu zezwolenia należy zastrzec się, że przydzielone kwoty mogą służyć tylko na zapłatę takich surowców, które maią być przerobione na towar eksportowy. Ażeby nie przeszkodzić dojściu do skutku takich interesów z tego powodu, że kontyngent dewizowy, jaki otrzymał odnośny urząd nadzoru w danym miesiącu, jest wyczerpany, poleca Reichsstelle, by wnioski innych importerów były załatwiane dopiero wówczas, kiedy się okaże, że wszelkie podania o przywóz na cele wywozowe, zostały uwzględnione. Gdyby mimo to kontyngent dewizowy się wyczerpał, należy wnioskodawcę zawiadomić kiedy i jak dalece może być jego wniosek uwzględniony w najbliższym miesiącu.

Pozatem podkreślić trzeba zaostrzenie przepisów niemieckich w zakresie prywatnych transakcyj kompensacyjnych. Mianowicie, Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung wydała okólnik z 13 marca rb. Nr. 32/33 zwracający uwagę urzędów dewizowych na to, iż przy ocenie wniosków o zezwolenie na prywatne interesy rozrachunkowe, należy zwracać szczególną uwagę na wzmożenie dopływu dewiz do Reichsbanku. W przyszłości należy przy imporcie towarów, nie przedstawiających szczególnego interesu gospodarczego, badać, czy dojście do skutku wywozu jest w danym wypadku istotnie zależne od dopuszczenia importu i czy przez zezwolenie na przerachunek nie odpadnie dopływ dewiz, na który Reichsbank może liczyć. W tym ostatnim wypadku wnioskowi należy odmówić. Tak samo odmówić należy, jeżeli interesy wywozowe nie dadzą się jeszcze szczegółowo oznaczyć, a wniosek przytacza tylko przewidywany wywóz jakiejś firmy do pewnego kraju w pewnym oznaczonym czasie. P. I. E.

OGRANICZENIA DEWIZOWE W BELGJI

W dn. 18 marca r. b. zostało ogłoszone i wprowadzone w życie: 1) rozporządzenie królewskie w sprawie przywozu, wywozu i tranzytu dewiz, towarów, złota i srebra, oraz 2) w sprawie utworzenia instytucji Centrali Dewiz.

W myśl zarządzenia król. wszelkie operacje dewizami (art. 1) zagranicznemi i w ogólności wszelkie płatności między Unją Belgijsko - Luksemburską a zagranicą zostają poddane kontroli urzędu Centrali Dewiz. Zabrania się kupować (art. 2) dewiz zagranicznych w obrotach gotówkowych i terminowych, z wyjątkiem dewiz na pokrycie płatności towarów importowanych efektywnie na terytorjum Unji Belgijsko - Luksemburskiej i na regulowanie kosztów frachtu, transportu i ubezpieczenia. Wszelkie inne zakupy wymagają uprzedniego pozwolenia Centrali Dewiz.

Handel dewizami (art. 3) może być dokonywany tylko przez Belgijski Bank Narodowy, przez Centralę Dewiz i upoważnione przez nią instytucje, które mogą sprzedawać (art. 4) dewizy tylko na cele omówione w art. 2. Operacje terminowe są dozwolone tylko na towary, które będą efektywnie importowane do Unji w okresie najwyżej 3-miesięcznym. Wnioski o uzyskanie dewiz muszą być sporządzone w formie listu, podpisanego przez stronę zainteresowaną i potwierdzone oryginalnemi dokumentami handlowemi.

Instytucje uprawnione do przeprowadzenia operacyj dewizowych (art. 5) przez Centralę zmuszą prowadzić ścisłą kontrolę.

Zabroniony jest wywóz (art. 6) poza terytorjum Unji wszelkich efektów, kuponów i gotówki, których równowartość nie napływa do Unji w belgach lub dewizach zagranicznych. Przywóz i wywóz monet złotych (art. 7) jest zarezerwowany wyłącznie dla Banku Narodowego. Handel monetami złotemi i złotem w sztabach na terytorjum Unji Belgijsko - Luksemburskiej podlega kontroli Banku Narod. Obrót czekami (art. 8) również podlega kontroli i pozwoleniom Centrali Dewiz, jak również rozporządzanie sumami na rachunkach opiewających na waluty zagraniczne.

Centrala uzyskuje (art. 9) uprawnienia do przeprowadzania kontroli co do ścisłości dokumentów i deklaracyj przedkładanych jej.

Postanowienia rozporządzenia król. rozciągnięte zostały również na Kongo Belgijskie i posiadłości mandatowe Belgji. Natomiast nie stosują się do obrotów z krajami, z któremi Belgja zawarła układy kompensacyjne (Niemcy, Chile, Grecja, Węgry, Rumunja, Turcja, Jugosławja). Przekroczenia postanowień rozporządzenia będą surowo karane.

Dekret o ustanowieniu urzędu Centrali Dewiz nadaje jej osobowość prawną i porucza wykonywanie dekretu o imporcie, eksporcie i tranzycie dewiz, towarów i monet. Instrukcje Ministerstwa Skarbu w sprawie działalności Centrali przewidują, że wywóz papierów wartościowych i kuponów, może być dokonywany tylko na podstawie pozwolenia Centrali, wywóz zaś banknotów i wszelkich monet wymaga przedłożenia pozwolenia Centrali bądź upoważnionych przez nią instytucyj. Pozwolenia nie potrzeba w obrotach pogranicznych i przy wyjazdach do kwoty 1.000 fr. belg. od osoby.

REKLAMACJE TOWAROWE W FINLANDJI.

Stosownie do przyjętych w Finlandji zwyczajów handlowych, nadawca towaru (fabrykant, eksporter, hurtownik), odpowiada za dobry jego stan przy załadowaniu, względnie przy wyładowaniu, za identyczność z przesłanemi uprzednio wzorami, wreszcie za opakowanie bez zarzutu. Kupiec (nabywca towaru) obowiązany jest stwierdzić osobiście lub przez swego zastępcę stan ładunku w porcie odbiorczym (opakowanie, wagę). Po przybyciu towaru na skład nabywcy, obowiązuje go stwierdzenie: a) tożsamości towaru i b) czy odpowiada on warunkom umowy. Gdyby nabywca odmówił przyjęcia danego ładunku (wobec tego, że nie odpowiada on warunkom umowy), musi on powiadomić o tem natychmiast nadawcę (fabrykanta, eksportera, hurtownika) i narazie wziąć towar pod swoją opiekę. W tym wypadku nie może nabywca zwracać uszkodzonego lub nieodpowiedniego towaru przed upływem 14 dni od wysłania awizacji pod adresem nadawcy. Wszelkie reklamacje lub żądanie odszkodowania muszą być dokonane najpóźniej przed upływem 8 (ośmiu) dni po przybyciu towaru do składu odbiorcy, o ile w tym okresie czasu ewentualne niedokładności towaru uda się ustalić. W tym ostatnim wypadku, o ile w terminie 8 dni niemożliwe jest stwierdzenie niedokładności towaru, dopuszczalne są reklamacje „post factum“, t. j. po stwierdzeniu tych niedokładności.

Przy transakcjach z surowcami potrzebne są często analizy chemiczne celem ustalenia np. jednolitości gatunku danego surowca. Reklamacje w tej dziedzinie są interpretowane w ten sposób, że reklamacja musi być uskuteczniona najpóźniej w terminie 8-dniowym po otrzymaniu wyniku analizy.

Celem uniknięcia ewentualnych nieporozumień na tle interpretowania różnorodnych często zwyczajów, obowiązujących z jednej strony w kraju siedziby nabywcy towaru, z z drugiej strony nadawcy towaru, należy w umowie wyraźnie wymienić, na zasadzie ustaw którego kraju mają się rozstrzygać ewentualne spory. W wypadku nieustalenia takiego par. w umowie, obowiązuje ustawodawstwo „kraju sprzedawcy“ za wyjątkiem wypadków, kiedy przedstawiciel lub ajent sprzedawcy zawarł umowę w kraju nabywcy. W takich wypadkach obowiązywać będzie z natury rzeczy, ustawodawstwo handlo-

we kraju siedziby nabywcy. W fakcie tym znajdujemy wytłumaczenie, dlaczego większość transakcyj na rynku fińskim odbywa się za pośrednictwem ajentów i przedstawicieli generalnych. Przy większych fińskich kontraktach przewiduje się zwyczaj, że kwestje sporne podlegają rozstrzygnięciu Sądu Arbitrażowego w Helsinkach. Przy mniejszych transakcjach praktykowany jest polubowny sąd trzech osób, w skład którego wchodzi jeden przedstawiciel sprzedawcy, jeden przedstawiciel nabywcy, oraz jeden neutralny, wybrany przez obydwie strony zainteresowane.

Handel fiński, tak zagraniczny jak i wewnętrzny polega w zasadzie na daleko idącej ufności nabywcy do kupca i vice versa, oraz ścisłej współpracy między nimi. Dlatego też z reguły kieruje się fiński kupiec zasadą niedopuszczania do rozprawy sądowej, starając się zlikwidować ewentualne nieporozumienie na drogę bezpośredniego kompromisu z nadawcą towaru.

ZWYCZAJE HANDLOWE W TURCJI.

W związku ze swoistemi tradycjami handlowemi i mentalnością kupiectwa tureckiego panują odrębne zwyczaje handlowe, z któremi eksporterzy polscy winni się zapoznać dokładnie. Przedewszystkiem trzeba stwierdzić, że najdrobniejsze uchylenie w wykonaniu dostawy, najmniejsza niezgodność z ofertą poprzedzającą zamówienie i ewentualne wysłanie towaru — będą wykorzystane przez kupca tureckiego na jego dobro i ze stratą eksportera. Firmy polskie, chcąc uniknąć protestów i szykan, muszą być nadzwyczaj punktualne w wykonaniu zamówień prywatnych importerów oraz w dostawach rządowych.

W myśl przyjętych zwyczajów kupcy stanowczo żądają, by ceny na ofiarowany towar były podane c. i. f. port przeznaczenia. Bez tego oferta nie będzie nawet dyskutowana. Ceny podane w polskiej walucie odbiorcy zwykle uchylają, gdyż złote polskie są w Turcji mało znane i nie mają oficjalnego notowania na tureckiej giełdzie. Obecnie najlepiej podawać ceny we frankach francuskich lub szwajcarskich. Niestety polskie firmy w ogromnej większości wypadków podają ceny loco fabryka, loco wagon stacji załadowczej, a w najlepszych wypadkach — franco granica polsko - rumuńska lub f. o. b. Gdynia, Gdańsk. Po otrzymaniu takiej oferty importer lub reprezentant polskiej firmy musiałby zwracać się do polskich firm transportowych, co powoduje wielką stratę czasu i obustronne zniechęcenie do zawarcia transakcyj, a importer — wobec istniejącej obcej konkurencji znajdzie ten sam towar u reprezentantów innych firm europejskich.

Cło zazwyczaj opłaca odbiorca. Jeżeli kupiec odbiera towar na konsygnację, to — zależnie od umowy — często podejmuje się opłaty cła, a nawet transportu. Na ostatni warunek idą jednak odbiorcy w wypadkach wyjątkowego zainteresowania.

Termin dostawy wyraźnie musi być podany w ofercie, zaś polski eksporter powinien wymagać, by termin ten potwierdził odbiorca w zamówieniu.

Nieco inaczej przedstawia się sprawa przy dostawach rządowych i samorządowych. Takie dostawy najczęściej wykonują się z przetargów i czasami w drodze jawnej konkurencji. Firmy, zamierzające wystąpić na przetargu, otrzymują w odpowiedniej instytucji tureckiej warunki techniczne (cahiers des charges). Za te warunki techniczne płaci się od kilku do kilkuset funtów tureckich, zależnie od wielkości objektów. Aczkolwiek technika tych przetargów mało różni się od norm europejskich (oferty w zapieczętowanych kopertach, wadjum 7,5 proc. itp.), uzyskanie dostawy utrudnia się tem, że przetarg następuje w ciągu 2—3 i najwyżej 4 tygodni po oficjalnym przetargu. Jest to termin zbyt krótki, by reprezentant potrafił skomunikować się ze swym mocodawcą w Europie. Tembardziej europejska firma nie potrafi w tak krótkim czasie opracować i przekalkulować projekt często bardzo skomplikowany. Powodzenie w takich wypadkach w ogromnym stopniu zależy od energji i stosunków reprezentanta europejskiej firmy. Zdarza się jednak nieraz, że o warunkach technicznych dowiadują się firmy przed oficjalnem ogłoszeniem przetargu, możność wykorzystania takiej sytuacji zależy również od sprężystej organizacji przedstawicielstw.

Należy zaznaczyć, że dostawy rządowe i samorządowe europejska firma musi najczęściej wykonać z opłaceniem cła, a nawet z transportem na miejsce wskazane w warunkach przetargu, — często w głębi kraju. Ogłaszając przetarg na budowę jakichkolwiek fabryk lub zakładów, władze tureckie nieraz wymagają by dostawca dał nietylko mechanizmy i wszelkie konstrukcje fabryczne, lecz wybudował gmach, zmontował i uruchomił fabrykę.

W zakresie kredytów utrzymuje się zwyczaj, że firmy prywatne zwykle żądają kredytu na 30 do 90 dni. Jest jednak wiele artykułów, za które płacą gotówką na podstawie konosamentu w banku tureckim. Wpłacanie zadatku przed wysłaniem towaru z Europy lub akredytywy należy zaliczyć do wypadków bardzo rzadkich i trudnych. Najbardziej ryzykowne jest kredytowanie kupców bławatnych. Gwarancyj bankowych importer turecki nie daje i ogranicza się do referencyj bankowych, niezawsze dość ścisłych. W kwestji kredytów eksporter europejski winien przedewszystkiem polegać na informacjach konsularnych, oraz na wywiadzie przez swego reprezentanta.

W dostawach rządowych władze tureckie wymagają niepomiernie wielkich kredytów często do 10 lat. Na takie kredyty decydują się przeważnie firmy niemieckie. Firmy czechosłowackie, mające w Turcji znakomitą organizację i bardzo fachowych reprezentantów, też udzielają znacznych kredytów.

Przy dostawach samorządowych warunki płatności bywają lepsze (kredyt 1 do 2 lat), a gwarancje mogą być udzielone przez nowopowstały Bank Komunalny.

ZNAKOWANIE IMPORTOWANEJ SOLI DO WIELKIEJ BRYTANJI.

Na prośbę Związku wytwórców soli w Association) specjalny komitet wyznaczony przez Board of Trade w dniu 12. b. m. zadeprzez Board of Trade w dniu 12 ub. m. zadecydował w myśl ustawy „The Merchandise Marks act. 1926", że sól importowana do W. Brytanji będzie podlegała obowiązkowi znakowania krajem pochodzenia. Zgodnie z tą decyzją, sól obcego pochodzenia, wystawiona do sprzedaży tak hurtowej jak i detalicznej, musi mieć wyraźny znak kraju eksportującego na worku, beczce, kartonie lub innem opakowaniu.

DOSTAWY JAGÓD DO WIELKIEJ BRYTANJI.

Jagody czarne są bardzo poszukiwane przez rynek angielski. Ponieważ jagody ulegają bardzo szybkiemu zepsuciu, najważniejszą kwestją w ich eksporcie jest transport, który musi być szybki. O ile dany transport nie może być załadowany na statek odchodzący do Londynu z Gdyni we czwartki, to z powodu codziennego połączenia okrętowego w Hamburgu z portem angielskim Newcastle-on-Tyne i Londynem, jagody z Polski mogą być szybko dostarczone do konsumentów i fabryk w Anglji. Newcastle-on-Tyne jest w Anglji największym portem odbiorczym na jagody, bowiem istnieją tam największe w Anglji fabryki konserw i ciastek. W eksporcie jagód z Polski do Anglji ważną jest rzeczą, aby jagody nie były w drodze dłużej niż cztery dni, licząc od dnia nadania z miejsca zbierania. Dlatego też należy mieć pewność, że towar nie będzie odbywał dłuższej podróży, inaczej nadejdzie w stanie nienadającym się do handlu.

Jagody przychodzą do Anglji przeważnie w koszyczkach (łubiankach) 2 lub 3 kilogramowych. Więcej nie można pakować z obawy, że towar może się zbić i pognieść.

Firmy brokerskie na jagody, o ile mają zaufanie do eksportera, zwykle udzielają zadatku na zamówiony towar po 1 sh. od koszyka. Resztę należności płacą przy odbiorze towaru w porcie. Cena zeszłoroczna płacona za polskie jagody wynosiła 8 pensów od funta angielskiego wagi.

Jagody w stanie świeżym nie podlegają opłatom celnym. Adresy angielskich importerów jagód otrzymać można w P. I. E.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17. III. DO 27. III. 1935 R.

AUSTRALJA. Z dniem 1. III. 1935 dotychczas obowiązujące cla specjalne na niektóre towary zostały zniesione. W ciągu ostatnich 3 lat stopniowo zmniejszano liczbę towarów objętych cłami specjalnemi (to zn. z 50 proc. dodatkiem).

AUSTRJA. Mimo nacisku sfer gospodarczych co do podniesienia cła wwozowego na cienką blachę, oraz dalszych zakazów wwozu, Min. Handlu — jak zapewniają — przedłożonych wniosków w tym kierunku nie uwzględni.

BELGJA. W dn. 12. III. 1935 ogłoszone zostało rozporządzenie wprowadzające 5 proc. podatek obrotowy na drewno krajowe i zagraniczne w zakresie: kłód, kopalniaków i innego drzewa surowego z korą lub bez; drzewa okorowanego, tartego itp., desek, słupów, klepek, podkładów; skrzyń prócz skrzyneczek, służących dla towarów sprzedawanych detalicznie, beczek i baryłek.

Nie podlega opodatkowaniu drzewo opałowe, kłody zwolnione od cła jako służące do produkcji masy papierowej oraz dykty.

Według rozporządzenia z dn. 26. II. 1935 ogłoszonego w Monitorze belgijskim dn. 9. III. 1935. jak również według rozporządzenia Ministerstwa Przemysłu z tegoż dnia, z dniem 11. III. 1935 podlega systemowi licencji wwóz następujących towarów:

Nr. tar. 835 zwykłe szkło okienne i szyby nie podlegające specjalnej taryfie, grubości 5 mm. lub mniej

Nr. tar. 831 szkło w szybach lub płytach zwyczajnie lane, formowane i złączone (oprawne),

Nr. tar. 834 wszelkiego rodzaju szyny grubości mniej niż 1,5 mm.,

Nr. tar. 837 marmorit lub szkło mleczne w płytach lub cegiełkach.

Kontyngent dla Nr. 834 i 835 wynosi 100 proc. przec. przywozu lat bazowych 1932 i 1933, podczas gdy kontyngent dla poz. 831 i 837 uchwalony został na 100 proc. lat bazowych 1928 i 1933.

Według rozporządzenia ogłoszonego dnia 23. III. 1935 wwóz gipsu wapiennego również mielonego (poz. tar. 161) wymaga zezwolenia Min. Gospodarstwa.

BUŁGARJA. W dzienniku urzędowym Nr. 59/35 ogłoszone zostało rozporządzenie według którego na rok 1935 zwolnione zostały od cła, wszelkich podatków, opłat i taksy następujące przedmioty włącznie z wymienionemi w § 3 ustawy celnej:

1) wszelkie przedmioty i materjały dla Min. Wojny,
2) benzyna, oliwa, guma, części rezerwowe i inne dla użytku państwowych garażów automobilowych,
3) samoloty i materjał do ich budowy, motory, maszyny, wszelkie materjały do wyposażenia samolotów i warsztatów jak również materjały użytkowania jak benzyna, oliwa, smary, karbid oraz specjalne ubrania dla lotników.

CZECHOSŁOWACJA. Na posiedzeniu zarządu Syndykatu Bydła zatwierdzono na kwiecień kontyngent wwozu 9 wagonów tłuszczu i 8 wagonów masła.

ESTONJA. Stosownie do rozporządzenia z dnia 8. III. 1935 wymagane jest zezwolenie przywozu dla artykułów z poz. 62 p. 4c — nasienia kapusty, buraków jadalnych, cukrowych, jak również z poz. 160 p. 1 kos.

FRANCJA. Według rozporządzenia z dn. 12. III. 1935 ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym dn. 19. III.

br. będzie się pobierać podatek od wszelkich zezwoleń na wwóz i świadectw kontyngentowych wydanych po 31. III. br., a obejmujących poniżej podane towary. a mianowicie:

			wysokość podatku we fr.
z tar. 47	ryby konserwowane lub inaczej przyrządzone:		
	sardynki	100 kg	50
	inne (z wyj. łososiowych)	100 kg	50
z tar. 49	skorupiaki utrzymane w stanie naturalnym lub przyrządzone	100 kg	50

Poprzednie dekrety z dn. 13. 5. 33. 27. 3. 34 i 24. 10. 34 r. z dniem 1. 4. 1935 zostały zniesione.

FRANCUSKIE KOLONJE. W dzienniku oficjalnym Tunisu w Nr. 20 z dnia 8. III. 1935 ogłoszona została uchwała francuska co do wejścia w życie dla rejencji tuniskiej rozporządzenia z dn. 12. II. 1935 w sprawie wprowadzenia minimalnych stawek taryfy celnej na przywóz ze Stanów Zjednoczonych przędzy płóciennej, konopnej, jutowej (tar. Nr. 431), jak również maszynek do strzyżenia i ich części (tar. Nr. 549).

Według ogłoszenia w „Journal Officiel de l'Indochine française" weszło w życie również i dla Indochin 6 dekretów francuskich z dn. 29. 4. 1934 dotyczących zaprowadzenia przymusu określenia pochodzenia dla następujących towarów:
1) kołdry bawełniane, oraz ze sztucznego jedwabiu czystego lub zmieszanego z innemi nitkami tekstylnemi,
2) towary szklane,
3) statywy do aparatów fotograficznych,
4) tasaki, noże do siekania, maszynki do siekania mięsa, prasy do owoców, maszynki do lodów,
5) grzejniki, kuchenki, kominki i piecyki gazowe, kociołki, grzejniki wodne ogrzewane za pomocą gazu lub olejów mineralnych,
6) towary gliniane lub szamotowe.

GRECJA. Wprowadzone zostały uzupełnienia do taryfy w zakresie śmietanki, surowców roślinnych, skór z węży, krokodyli itp., wiórków drzewnych, atramentów w płytach, węgla roślinnego aktywnego, innych przędzy.

Przywóz próbek przez komiwojażerów dla okazywania kupcom i późniejszego reeksportu jest dozwolony, o ile zostanie złożona kaucja w wys. 75% wartości. W wypadku niewyeksportowania kaucja przechodzi po 3 miesiącach na rzecz skarbu.

W dn. 18 marca rb. weszło w życie zarządzenie o kontroli wartości towarów importowanych do Grecji. Kontrolę tę sprawuje specjalna komisja złożona z Dyrektora Banku Greckiego, Izby Handlowej i Dyr. Ceł na podstawie faktur oryginalnych, podpisanych przez ekspedytora i doręczonych bezpośrednio komisji (Ateny, Spirou, Miliou 2) lub do Izb przemysłowo - handlowych w głównych centrach. Kopję faktury, podpisaną przez ekspedytora, należy przesłać importerowi, który ją musi przedłożyć kompetentnej komisji.

HOLANDJA. Rozporządzeniem królewskiem z dn. 14. II. 1935 Nr. 4 wprowadzono przepisy wykonawcze, dotyczące wwozu węgorzy.

Według oświadczeń oficjalnych skontyngentowanie importu wyrobów szczotkarskich jest niemożliwe. Rozważane są obecnie inne kroki celem dopomożenia przemysłowi szczotkarskiemu Holandji.

Rowery. Okres skontyngentowania 1. III. 35 — 1. VIII. 35. Okres bazowy 1. III. 34—1. VIII. 34. Ustawowo przysługuje 100% ilościowego importu w okresie bazowym, z czego 90% przydziela się importerom niezwłocznie, a 10% pozostaje, jako rezerwa dla dodatkowych pozwoleń wwozu.

Ramy do rowerów. Okres skontyngentowania i okres bazowy, jak dla rowerów ustawowo przysługuje 50% ilościowego importu w okresie bazowym, z czego 45% przydziela się importerom niezwłocznie, a 9% pozostaje, jako rezerwa dla dodatkowych pozwoleń wwozu. Zarządzeniem nie są objęte ramy przeznaczone dla motocykli.

Części rowerów. Okres skontyngentowania i okres bazowy, jak dla rowerów. Ustawowo przysługuje 50% ilościowego importu w okresie bazowym, z czego 45% przydziela się importerom niezwłocznie, a 5% pozostaje, jako rezerwa dla dodatkowych pozwoleń wwozu. Zarządzeniem nie są objęte: akumulatory, dzwonki, kulki, łożyska kulkowe, olejarki, pompki, szlauchy do pompek, hamulce, czerwone szkła do reflektorów rowerowych, szkło rowerowe, łańcuchy, lampy, skrzynki biegów, pedały, stery z hamulcami i wolne biegi.

Lampy do rowerów. Okres skontyngentowania i okres bazowy, jak dla rowerów. Ustawowo przysługuje 50% ilościowego importu w okresie bazowym, z czego 45% przydziela się importerom niezwłocznie, a 5% pozostaje, jako rezerwa dla dodatkowych pozwoleń wwozu.

W. P. IRLANDJA. Rząd irlandzki wydał na zasadzie ustawy o kontroli wwozu nowe rozporządzenie kontyngentowe Nr. 13 według którego z dniem 13. III. 1935, wzbroniony jest wwóz tkanin w sztuce, które: a) częściowo są wykonane z wełny lub kamgarnu, b) mają powyżej 12 cali szerokości, c) które ważą niemniej niż 7 uncji w 1 yardzie kwadr., d) których wartość przekracza 1 sh. 3 d. za yard kw. Wyjątek stanowi obicie na podłogi. Wartość według tego rozporządzenia stanowi cena, którą płaci importujący plus fracht i ubezpieczenie bez cła.

Nie dotyczy to tkanin, które zapomocą gumy lub podobnych roztworów uodpornione na wodę, lub stanowią część składową materjału, którego jakakolwiek cześć podlegała impregnacji. Te towary należy zaliczyć do rozporządzenia Nr. 7 z dnia 12. X. 34 r.

Nie podlegają nowemu rozporządzeniu tkaniny, które: 1) zostały sprowadzone na zasadzie licencji, przewidzianej w ustawie o kontroli wwozu, 2) które zostały wyprodukowane w kraju, wywiezione i znów wwiezione. Pierwszy okres kontroli rozpoczyna się z dn. 18. IV. 35 r.

Nowe rozporządzenie ma na celu podwyższenie produkcji przędzalni irlandzkich.

JAPONJA. Rząd japoński oznajmił w parlamencie, że kwestja aluminjum jeszcze nie została dostatecznie wyjaśniona, aby przeprowadzić podwyżkę cła. Według propozycji komisji taryfowej obniżone zostaną cła na żelazo surowe i zwyczajną stal o 50%.

KANADA. Od 7. III. 1935 obowiązuje nowa stawka celna w taryfie normalnej na używane do konfekcji koronki i hafty farbowane i z bawełny, — w wysokości 7½% ad val., zamiast dotychczasowej 12½%. Zmienioną również została stawka preferencyjna.

W związku z nowym okresem budżetowym mają być zniżone cła wwozowe na niektóre towary włókiennicze, szczególnie materjały wełniane pochodzenia brytyjskiego.

MEKSYK. Do konsulatu meksykańskiego należy w przyszłości przedkładać do uwierzytelnienia zamiast sześciu, osiem egzemplarzy rachunków, z których 4 otrzyma wydawca spowrotem. Termin ostateczny dla przedłożenia tych dokumentów upływa z dniem przybycia odnośnej przesyłki towarowej do portu meksykańskiego.

Poleca się jednak uczynić to wcześniej, aby rachunki mogły być przedłożone do oclenia natychmiast po nadejściu towaru. Jednocześnie z podaniem faktur należy wpłacić 5% ogólnej wartości. Jest to rodzaj

zaliczki na cło w Meksyku. O ile nie przedłoży się faktur, pobierane będą kary dodatkowe.

NORWEGJA. Min. Skarbu postawiło wniosek na ustalenie kontyngentu wwozowego za rok 1935 na obuwie gumowe, fajans, pierze i puch oraz automobile. Ministerstwo liczy się z następującym wwozem (w przybliżeniu) w 1000 kg.:

obuwie gumowe	380
fajans sanitarny	315
fajans inny	815
pierze i puch	250
automobile	10 milj. kor.

Opłata licencji na samochody wynosić ma ½%, a na inne towary 0,01 kr. za kg.

PALESTYNA. Dziennik Urzędowy The Palestine Gazette Nr. 496 z dnia 28 lutego 1935 zawiera rozporządzenie reglamentujące sprzedaż napojów wyskokowych na terenie Palestyny.

§ 24 tego rozporządzenia postanawia, że wyklucza się od zezwolenia sprzedaży napoje wyskokowe zawierające więcej niż 60% alkoholu.

Zakaz ten nie stanowi wprawdzie zakazu przywozowego w ścisłem słowa znaczeniu, ale będzie miał w praktyce niewątpliwie te same skutki, tak, że przywóz napojów o większej niż 60% zawartości alkoholu nie będzie do Palestyny dopuszczalny.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. W związku z podpisaniem umowy pomiędzy Stanami Zjednoczonemi a Brazylją dnia 2-go bm. w prasie amerykańskiej pojawiły się notatki o przygotowaniu listy krajów, działających na niekorzyść importu ze Stanów Zjednoczonych, które mają być pozbawione prawa korzystania ze zniżek celnych przyznanych krajom, z któremi Stany Zjednoczone prowadzą obecnie rokowania handlowe. Według prasy, 35 krajów znajduje się na tej liście, w tem Francja i Niemcy.

Dla dokładności należy dodać, że odmawianie innym państwom korzystania ze zniżek celnych względnie innych ustępstw przyznanych na podstawie umów handlowych, jest oparte na ustawie z dnia 12-go czerwca 1934 r., uzupełniającej Ustawę Celną z 1930 r. Według tej ustawy (artykuł 350—2) Prezydent ma prawo zawiesić stosowanie zniżki względem towarów, pochodzących z jakiegokolwiek kraju, niekorzystnie traktującego import ze Stanów Zjednoczonych.

SYRJA. Rozporządzeniem z dnia 2. III. 35 wprowadzona została nowa stawka celna na arak w taryfie maksymalnej w wysokości 50 Pls. i minimalnej 25 Pls.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Biuro budowlane w Londynie pragnie importować szkło taflowe i szybowe z Polski. P/8598/63/Ż.

Agent firmy w Kairze interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskiemi wytwórniami różnych branż. P/8942/3M/Ż.

Firma w Beyrucie interesuje się importem wszelkiego rodzaju ceraty i imitacji skóry. P/5927/59/Ż.

Firma w Asuncion interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskiemi wytwórniami różnych branż. P/7549/3A/Ż.

Firmy holenderskie poszukują dostawców wędek i innych przyborów rybackich. P/8709/59/Sz.

Istnieją możliwości zbytu w Holandji gotowych bluzek haftowanych. P/8698/64/Sz.

Firmy francuskie poszukują polskich eksporterów skór na bębny i pergaminów. P/7525/30/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

W SPRAWIE UZYSKANIA ULGI W PAŃSTWOWYM PODATKU DOCHODOWYM Z TYTUŁU WZNIESIENIA NOWYCH BUDOWLI MIESZKALNYCH.

Kwestję uzyskania ulgi w państw. pod. doch. z tytułu wzniesienia nowej budowli mieszkalnej, wyjaśniła Grodzka Izba Skarbowa w Warszawie z dn. 16 lutego rb.

Zgodnie z treścią okólnika, każdy płatnik, zabiegający o tę ulgę, winien dołączyć do podania zaświadczenie właściwej władzy budowlanej, stwierdzające datę ukończenia budowy, ogólną ilość mieszkań, ogólną ilość lokali przeznaczonych na inne cele, aniżeli mieszkalne, ogólną kubaturę użytkową budynku, oraz kubaturę użytkową części mieszkalnej budynku. Jednocześnie należy dołączyć wykaz poniesionych na budowę kosztów, z wymienieniem kwoty zużytej na budowę z dochodu miarodajnego roku operacyjnego. Należy przytem wykazać z osobna koszty budowy, poniesione w każdym poszczególnym roku gospodarczym oraz wyliczyć kwoty dochodu zużyte na budowę również w każdym poszczególnym roku gospodarczym oraz wyliczyć kwoty dochodu, zużyte na budowę również w każdym poszczególnym roku, jeżeli budowa domu trwała w ciągu 2, lub większej ilości lat.

Wykaz taki płatnik powinien poprzeć rachunkami, z których wynikałoby niewątpliwie, że poniesione koszty i okazane rachunki mają ścisły związek z budową. W przypadkach jednak, gdy płatnik pozbawiony jest możności okazania rachunków związanych z budową nowego domu, może przedłożyć zaświadczenie właściwej władzy budowlanej, stwierdzającej

wysokość kosztów budowy. Tak złożone podanie, poparte wyżej podanemi wyjaśnieniami wraz z wykazem kosztów i rachunkami nie da możności władzy wymiarowej odmownego załatwienia podania o zastosowanie ulg dla nowowznoszonych budowli.

W SPRAWIE OBNIŻENIA OPŁAT ZA OGŁOSZENIA REJESTROWE.

Wobec wystąpienia Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w sprawie obniżenia opłat za ogłoszenia rejestrowe, oraz w sprawie wprowadzenia pewnej systematyczności w sposobie publikowania tych ogłoszeń w Monitorze Polskim, Ministerstwo Sprawiedliwości przychyliło się do zgłoszonych postulatów narazie w części, odnoszącej się do kwestji uporządkowania ogłoszeń.

Co się tyczy obniżenia opłat za ogłoszenia, Ministerstwo również zajmuje stanowisko przychylne i wedle uzyskanych informacyj, rozporządzenie odnośne ma się wkrótce ukazać.

Ponieważ sprawa obniżenia opłat za ogłoszenia przedstawia zagadnienie wysoce interesujące, Izba Sosnowiecka zwróciła się do Związku Izb o poczynienie starań w kierunku stwierdzenia, jakie jest ostateczne stanowisko Ministerstwa Sprawiedliwości w kwestji dotyczącej w szczególności:

a) zwolnienia od opłat rejestrowych firm, które w związku z nieprowadzeniem przez nie przedsiębiorstw w większym rozmiarze zgłosiły w okresie do dnia 31 grudnia 1934 r. wniosek o wykreślenie ich z rejestru;

b) zmiany rozporządzenia, ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Sprawiedliwości Nr. 20 z dnia 15. 10. 1926 r. w kierunku wydatnego obniżenia opłat za ogłoszenia rejestrowe, jakoteż w kierunku wprowadzenia opłat ryczałtowych w wysokości pobieranej przez Dziennik Urzęd. Min. Sprawiedliwości.

W odpowiedzi na powyższe Związek Izb wyjaśnił, że Ministerstwo Sprawiedliwości podziela stanowisko w przedmiocie zwolnienia od opłat rejestrowych przedsiębiorstw, które w określonym terminie wykreślą się z rejestru. oraz w przedmiocie obniżenia opłat za wpisy rejestrowe i za ogłoszenia.

Sprawa opłat rejestrowych jest w toku uzgodnienia z Ministerstwem Skarbu, sprawa zaś opłat za ogłoszenia będzie załatwiona przez Ministerstwo Sprawiedliwości po porozumieniu się z Polską Agencją Telegraficzną.

SPRAWY TURYSTYCZNE

ORGANIZACJA WYCIECZEK NA TERENIE GDYNI.

Jak w latach ubiegłych, tak i w roku bieżącym, wyczerpujących informacyj o warunkach pobytu w Gdyni i na wybrzeżu, udziela Referat Turystyczny Komisarjatu Rządu.

Z uwagi na liczny napływ w miesiącach letnich, zarówno turystów indywidualnych, jak i wycieczek zbiorowych, wskazanem jest, aby organizatorzy wycieczek tych, zwracali się uprzednio do Referatu Turystycznego, celem ewentualnego zarezerwowania sobie kwater i ułożenia programu zwiedzania wybrzeża.

Zaznaczyć przytem należy, że turyści pozostający pod opieką Referatu Turystycznego, unikają w wielu wypadkach ponoszenia zbędnych kosztów, otrzymują bezpłatnie wszelkie wyczerpujące informacje i na żądanie wykwalifikowanego przewodnika za niewielką opłatą.

Kwaterę rezerwuje Referat Turystyczny po uprzedniem otrzymaniu od zamawiającego zaliczki.

Dla wygody turystów przybywających do Gdyni od dnia 1 kwietnia br. funkcjonuje Kiosk Informacyjno - Turystyczny — przy dworcu kolejowym, który w bieżącym roku powierzony został P. B. P. „Orbis“.

Prace kiosku podlegają kontroli Komisarjatu Rządu, a wszelkie informacje przyjeżdżającym udzielane są również bezpłatnie.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

OBROTY PORTU RYBACKIEGO W MARCU.

Ogółem obroty portu rybackiego w Gdyni wyniosły w marcu 3.055.500 kg ryb morskich. Z ilości tej przypada na własne połowy przybrzeżne 644.150 kg ryb, na własne połowy na pełnym Bałtyku (Bornholm) 97.200 kg, a na import 2.293.800 kg.

Podział importu przedstawiał się następująco: z Anglji jeden statek z 897/1 i 208/2 beczek śledzi solonych Yarmouth, z Islandji 300/1 beczek śledzi solonych, z Holandji dwa statki z 820/1, oraz 560/2 beczek śledzi solonych, z Norwegji osiem statków przywiozło: 4.072/1 oraz 254/2 śledzi solonych, śledzi zamrożonych 743 ton, śledzi świeżych w lodzie 471 ton, innych ryb 6,4 ton, konserw 0,7 ton, tranu 22,3 ton.

Z portu rybackiego wysłano z rybami wagonów: do kraju 288, do Gdańska 9, tranzytem do Rumumji 3, do Czechosłowacji 2.

Do obrotów portu rybackiego należy dodać ryby importowane przez port handlowy w Gdyni w ogólnej ilości 516 ton (solone śledzie 308 ton z Holandji, Estonji, Łotwy, Norwegji i Finlandji, śledzie świeże i mrożone 50 ton, z Norwegji i Niemiec, tranu 93 ton z Norwegji — Holandji i Niemiec, konserw rybnych z różnych krajów 36 ton, innych ryb 9 ton).

KRONIKA.

— **CENY NA ŚLEDZIE SOLONE NA RYNKU GDYŃSKIM.** W porcie rybackim w Gdyni notowano ostatnio następujące ceny za oclone śledzie solone, loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę, za gotówkę w złotych:

1. **Polskie połowy „Mewy"**: Small matties I trade 72, matties I trade 72, matfulls I trade 72, spents 58, tornbellies 45, matties szkockie 62.

2. **Solone w Gdyni „Polonia"** — wysprzedane.

3. **Importowane angielskie:** Small matties I trade 74, takież ordinary 68, matties I trade 74, takież ordinary 68, trójka matties i small matties 78, matfulls I trade 75, mattfuls ordinary 70, spents 55, matties szkockie 80.

4. **Holenderskie importowane:** Small matties ordinary 66, matties ordinary 66, matfulls ordinary 66, spents (ylen) 52.

5. **Matties solone** w Belgji 53, belgijskie puste 51.

6. **Norweskie:** sloe 4/500 sztukowe 35, 5/600 sztukowe 36, vaar 4/500 sztukowe 33, 5/600 sztukowe 34, 6/700 sztukowe 34, sloe matties 50.

7. **Islandzkie oryginalne matjasy** (matjes) 80.

Inne ryby importowane, oclone, f-co port rybacki: Dorsze islandzkie, mrożone, czyszczone — bez głów, a 5 kg sztuka za 50 kg 25,— zł, **śledzie** norweskie zamrożone za 50 kg 15,— zł.

Polskie połowy (za 50 kg): szproty świeże płacono rybakom w Helu 2,— zł, szproty świeże płacono rybakom w Gdyni (Spółdzielnia) od 2,50 do 3,50 zł, dorsze czyszczone, z głowami, z Bornholmu, płacono rybakom 12,— zł, dorsze nieczyszczone, świeże z Bornholmu, płacono rybakom 8,— zł, flądry duże z połowów pod Bornholmem, płacono rybakom 12,— zł, flądry małe z połowów pod Bornholmem, płacono rybakom 10,— zł, szolki (zimnica tj. gatunek fląder) płacono rybakom 7,— zł, łososie z połowów przybrzeżnych, płacono rybakom 220,— zł, łososie wędzone w kawałkach (strömellachs) od 425,— zł do 500 zł, szproty wędzone 16,— zł, śledziki świeże płacono rybakom 10,— zł.

— **RYNEK SOLONEJ I ŚWIEŻEJ RYBY W GDYNI.** Sytuacja na rynku gdyńskim śledziowym pozostaje słabą, powodując już częściową obniżkę cen: mianowicie zniżkowały oryginalne islandzkie matjasy po 8 zł na beczce 88 złotowej, co jednakże nie wywołało większego ożywienia. Wobec tego, że żydowskie święta wyprzedzają Wielkanoc o pół tygodnia, ożywienie przedświąteczne uważać można za zakończone.

Na rynku wędzonego szprota ceny poszły w górę, wobec zmniejszonych połowów szprota. Wskutek kolizji interesów przy połowach łososia i szprota włókiem (wzajemne niszczenie sieci) i wobec nastania właściwego sezonu połowu łososia, Morski Urząd Rybacki zmuszony był wydać zakaz łowienia szprotów włókiem w porze nocnej. Połowy dzienne szprota tym sposobem, który obecnie jest niemal wyłączny, dają wyniki małe. Wędzarnie odczuwają pewien brak surowca i na Wielką Środę kończą wędzenie. Na dorsza zapotrzebowanie jest małe, wobec czego połowy poddawane są zamrożeniu w chłodni.

Zapasy konserw na wędzonych szprotach mają być nieznaczne w tym roku i w razie nieznacznych połowów szprota po świętach, można liczyć na mocną tendencję dla tych konserw w tym roku.

— **STATEK - CHŁODNIA DLA CELÓW RYBACKICH.** W dniu 1. bm. przybył do portu rybackiego w Gdyni, bezpośrednio z Islandji, duński statek-chłodnia STEADY, K. 6. przywożąc 200 ton dorszy islandzkich zamrożonych (bez głów i wnętrzności). Jest to jeden z najbardziej nowoczesnych statków - chłodni, zakupiony przez rząd duński dla celów rybackich na wodach Islandji za kwotę pół miljona koron duńskich. Statek wybudowano w Danji w roku 1931, posiada on 367 br. reg. ton, 205 net. reg. ton. Motory Diesla o sile 400 HP. rozwijają szybkość dziesięciu mil na godzinę. Statek posiada nowoczesną stację radjową nadawczo-odbiorczą i wszystkie maszyny pomocnicze (windy i ster) poruszane są motorami elektrycznemi. Dwie ładownie przedzielone są zbiornikiem na ropę o pojemności 61 ton co pozwala na czterdziestodniową podróż statku bez odnowienia materjałów pędnych. Dwie ładownie pomieścić mogą trzysta ton ryby mrożonej lub dwieście ton ryb świeżych i są ochładzane od — 2° C. do 15 stopni Cels. zależnie od potrzeby. Maszyna chłodnicza na CO^2 posiada wydajność 30 tysięcy frigoryj na godzinę. Drewniany kadłub statku gwarantuje dobrą izolację pomieszczeń składowych. Na statku znajdują się pomieszczenia dla dwudziestu osób, co umożliwia przeróbkę ryb na pokładzie, dostosowanym do tych celów.

— **DORSZE ISLANDZKIE W GDYNI.** Spożycie ryb morskich w Polsce jest bardzo małe w stosunku do innych państw. Nie zdajemy sobie wszyscy sprawy z tego, że takie ryby jak śledzie solone, śledzie zamrożone, dorsze duńskie, wszystkie pochodzące z importu, torują drogę dla naszych połowów własnych. Ludność przyzwyczajona do spożywania ryb importowanych, jest już gotowym terenem dla odbioru ryb pochodzących z organizowanych polskich połowów, jak np. połowy na Morzu Północnem, połowy bornholmskie. — Przywiezione do Gdyni statkiem chłodnią STEADY 200 ton dorszy zamrożonych islandzkich, są pierwszą próbą zrobioną przez Islandję, celem stworzenia w Gdyni punktu rozdzielczego tak na Polskę, jak i na kraje sąsiednie (Rumunja, Czechosłowacja, Austrja). Dorsze islandzkie, oczyszczone i bez głów, w sztukach po pięć kilo każda, ze względu na swe smaczne i jędrne mięso, są artykułem chętnie nabywanym.

— **KSZTAŁCENIE CIEŚLI DO BUDOWY KUTRÓW.** Zarząd Morskiego Instytutu Rybackiego zwrócił uwagę na konieczność wyszkolenia specjalistów cieśli (do budowy kutrów rybackich), których niestety nie posiadamy, prócz jednego samouka - konstruktora i cieślę zarazem (Kaszub Ledke).

AUKCJE OWOCOWE W GDYNI.

Dnia 4 bm. odbył się przetarg na cytryny i jabłka kalifornijskie czerwone i białe w Aukcjach Owocowych w Gdyni. Tranzakcje zostały dokonane na 4000 skrzyń białych jabłek kalifornijskich, skrzynia wagi netto 21 kg., 360 beczek czerwonych jabłek kalifornijskich, beczka wagi netto 65 kg. i 275 skrzyń cytryn, skrzynia wagi netto 33 — 36 kg.

Do aukcji przystąpiło 32 kupców z Warszawy, Katowic, Łodzi, Lwowa, Lublina, Krakowa, Tarnowa, Poznania, Bydgoszczy i Białegostoku.

Ceny przeciętne osiągnięte podczas przetargu były następujące: skrzynia jabłek białych kalifornijskich 28—31 zł, beczka czerwonych jabłek 65 zł, skrzynia cytryn 28,50 zł.

W Bałtyckich Aukcjach Owocowych w Gdyni, odbyły się dnia 10 b. m. aukcje na jabłka sowieckie (krymskie) w ilości 2000 skrzyń. W przetargu wzięło udział 17 kupców z Gdyni, Drohobycza, Łodzi, Katowic, Lublina, Cieszyna i Warszawy. Średnia osiągnięta cena wyniosła zł. 21.75 za skrzynkę wagi netto 19 kg.

NOTOWANIA CEN MASŁA W POZNANIU

Masło mleczarskie ze śmietany pasteuryzowan.

		6. 4. 35.	9. 4. 35.	11. 4. 35.
Hurt	I. gat.	2,75	2,85	2,90
	II. gat.	2,60	2,75	2,80
	III. gat.	2,50	2,50	2,50
za 1 kg franko stacja załadowcza.				
Półhurt	I. gat.	3,00	3,00	3,00
	II. gat.	2,80	2,80	2,80
za 1 kg franko skład odbiorcy				
Detal	I. gat.	za 1 kg	3,40	3,40
	II. gat.		3,20	3,20
	III. gat.		3,00	3,00

GDYŃSKI RYNEK FRACHTOWY W MIESIĄCU MARCU ORAZ POCZĄTKU KWIETNIA 1935 R.

Na tutejszym rynku frachtowym panował w marcu, tak jak już pisaliśmy dotkliwie dający się odczuć zastój, jednak już pod koniec miesiąca można było zaobserwować pewne ożywienie. Na stawki frachtowe nie wywarło to jednakże efektu w sensie tendencji zwyżkowej.

Anglja: W Gdańsku ładowano na cały szereg statków skandynawskich oraz niemieckich mieszane partje drewna z przeznaczeniem do Londynu, Hull, Tyne oraz jeden statek do Cardiff. Jeden mały statek zabrał partję 300 ton jęczmienia luzem z Gdańska do Poole po sh. 11/9 za tonę.

Pozatem należy wymienić zafrachtowanie duńskiego statku o ładowności 650 std. pod ładunek kopalniaków i D. B. B. z Gdyni do Fleetwood. Statek ten ładował w początku kwietnia. Również wyekspedjowano z Gdyni większą ilość statków duńskich o wielkości 650 std. z ładunkiem D. B. B. do Londynu i Hull.

Holandja: Obroty z Holandją były nieznaczne, tak że partje pojawiające się na rynku były zabierane przez statki linjowe. Kilka małych, całostatkowych partyj D. B. B. wysłane statkami motorowo - żaglowemi do prowincjonalnych portów holenderskich.

Belgja: W końcu marca wskutek wiadomości o dewaluacji franka belgijskiego interesy i w tym kierunku znacznie osłabły. — Eksporterzy z jednej strony unikali nowych sprzedaży, z drugiej strony wstrzymywali wykonanie starych kontraktów, spodziewając się zwyżki franka. W połowie oraz końcu marca zafrachtowano dość znaczną ilość małych niemieckich statków pod mieszane ładunki zboża i drewna z Gdańska do Antwerpji po dotychczasowych stawkach:

sh. 3/6 w złocie za tonę zboża ciężkiego luzem.
sh. 4/- w złocie za tonę owsa luzem,
sh. 6/- w złocie za std. obrzynanego drewna twardego,
sh. 6/6 w złocie za std. nieobrzynanego drewna twardego,
sh. 18/- w złocie za std. D. B. B.

Również pod koniec marca wysłano kilka 100-tonowych partyj kartofli do Antwerpji. 2 małe statki załadowały partje drewna z Gdańska do Gandawy, oraz jeden statek ładunek podkładów dębowych do Kanału Brukselskiego.

Z Gdyni do Gandawy zafrachtowano do załadunku w kwietniu 2 partje á 650 std. D.B.B. po niesłychanie niskiej stawce sh. papierowych 25/6 za std.

Francja: Import do Francji wskutek skontyngentowania zmniejszył się do tego stopnia, że poza statkami linjowemi skompletowanie całostatkowego ładunku drewna było niemożliwe. Pojawiające się partje towarów mogły być w całości przewiezione statkami linjowemi.

Danja: Tranzakcje zbożem do Danji były w ciągu miesiąca marca niewielkie, jednakże już pod koniec marca, a szczególnie na początku kwietnia, nastąpiło znaczne ożywienie, to też zafrachtowano cały szereg statków oraz motorowych żaglowców dla ładunków żyta, jęczmienia i makuchów z Gdańska do portów duńskich. Stawki frachtowe są jednakże znacznie niższe od odpowiednich notowań z początku roku. — Tyt. przykładu, nadmieniamy, że do jednego

portu położonego nie bardziej na północ od Aarhus zapłacono Rmk. 4,— za 1000 kg. Przy partjach przeznaczonych do portów położonych poniżej Aalborg lub też do Limfjord (Frederikshavn) dochodziły normalne dopłaty.

ZESTAWIENIE OBROTÓW dokonanych w m. marcu 1935 r. poszczególnemi gatunkami zbóż na Giełdzie Zbożowo-Towarowej w Bydgoszczy.

	Ilość tranzakcyj	Ilość ton	Wartość w złotych
żyto	629	19.111,6	3.057.964,05
pszenica	402	8.636,—	1.343.262,87
jęczmień	173	2.939,2	533.298,50
owies	93	1.101,1	168.165,25
groch	60	505,9	223.942,25
strączkowe	98	670,9	144.554,05
mąka żytnia	261	1.611,3	350.474,14
mąka pszenna	251	2.458,6	533.770,05
śruty	13	202,—	22.861,25
otręby żytnie	129	1.779,8	193.538,50
otręby pszenne	83	971,5	111.130,95
mak	8	29,7	11.372,50
makuchy	9	65,4	11.397,10
ziemniaki	37	1.395,7	72.067,75
inne	229	706,1	277.337,78
	2.473	42.224,8	7.077.136,99

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA—GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Cieszyn	17. 4.	20. 4.	24. 4.	27. 4.
Capella	24. 4.	27. 4.	1. 5.	4. 5.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Abo — Mäntyluoto — Wasa

H. Lenczat i S-ka

s/s Pickhuben — z Gdyni 20. 4.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 29. 4. s/s Seine — z Gdyni 13. 5.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Minos	15. 4.	17. 4.
Hector	23. 4.	25. 4.

Do Rygi i Lübeck

H. Lenczat i S-ka

s/s Annelise — z Gdyni 18/20. 4.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 17. 4. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 24. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 21. 4.

Żegluga Polska S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 25. 4.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 30. 4.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 22. 4.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 22. 4.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 21. 4.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 17. 4. s/s Iwan — z Gdyni 1. 5.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Marieholm — z Gdyni 21. 4.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i sobotv
Albert	16. 4.	20. 4.
Lisbeth	20. 4.	23. 4.

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 30. 4. — z Gdańska 4. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów po[illegible]onych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all [illegible]nsatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)
(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 19. 4. s/s Santa Cruz — z Gdyni 26. 4.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Ursa — z Gdyni 15. 4. s/s Jaederen — z Gdyni 29. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 9. 4. — z Gdańska 12. 4.
s/s Śląsk — z Gdyni 16. 4. — z Gdańska 19. 4.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen“, odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Jupiter	18. 4.	20. 4.
Ariadne	22. 4.	24. 4.
Condor	25. 4.	27. 4.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	17. 4.	19. 4.	24. 4.
Puck	24. 4.	26. 4.	1. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 25. 4. — z Gdańska 27. 4.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Poseidon — z Gdyni 14/15. 4.
s/s Nereus — z Gdyni 22. 4.
s/s Oberon — z Gdyni 28. 5.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. (Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 23. 4. — z Gdyni 25. 4.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka (Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 16. 4. — z Gdyni 18. 4.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A (Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 16. 4. — z Gdyni 18. 4.
s/s Lwów — z Gdańska 23. 4. — z Gdyni 25. 4.

Do Liverpool i Manchester

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Knud — z Gdyni 18. 4.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hague — z Gdyni 19/20. 4.
s/s Corsica — z Gdyni 26. 4.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 29. 4.
s/s Seine — z Gdyni 13. 5.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Larache — z Gdyni 17. 4.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas
s/s Las Palmas — z Gdyni 27. 4.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Larache — z Gdyni 17. 4.
s/s Las Palmas — z Gdyni 27. 4.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Gdynia — porty hiszpańskie (Walencja — Barcelona)

Polska Agencja Morska (P. A. M.)

s/s Nancy — z Gdyni 17. 4.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — z Gdyni 23. 4.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Charkow — z Gdyni 3. 5.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 30. 4.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanb l — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Nordland — z Gdyni 16. 4. m/s Blaland — z Gdyni 23. 4.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Sagaporack — z Gdyni 27. 4. s/s Carplaka — z Gdyni 28. 4.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 2. 5.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Kronprincessa Margareta — z Gdyni 18. 4.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Orient — z Gdyni 23. 4.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Kaaparen — z Gdyni 22. 4. m/s Hammaren — z Gdyni 25. 5.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Philoctetes — z Gdyni 23. 5.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Sumatra — z Gdyni 4. 5.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

18 kwietnia:

s/s CARPLAKA lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, Am. Sc. Line.
s/s TÄRNAN dodatk. lin. z Rotterdamu z towar., PAM.
s/s HERAKLES lin. z Buenos Aires, Santos, Rio z towarami, Bergenske.
m/s NORDLAND lin. lewantyńskiej, Pol.-Levant.
s/s JUPITER lin. z Rotterdamu z drobn., Prowe (Wolff)
s/s ESCHENBURG lin. do Kotki i Wiborga, Lenczat.
s/s HINRICH PETERS po węgiel, Bergenske.
s/s HILDA po węgiel, PAM.
s/s HELFRID po węgiel, Bergenske.
s/s LYGIA po węgiel, Bergenske.
s/s SYLVIA po węgiel, Speed.

19 kwietnia:

s/s MARTHA RUSS I lin. po ładunek do Helsinek — Kotki, Lenczat.
s/s EOS po węgiel, Speed.
s/s GLITT po węgiel, Speed.

20 kwietnia:

s/s SCANSTATES lin. z N. Yorku z pocztą i towarami, Am. Sc. Line.
s/s HELDER lin. po ład. jaj do Leith, Reinhold.
s/s LISBETH lin. z Hamburga z towarami, Prowe.
s/s PITEA lin. po ładunek do Helsinek, Wiborgu i Kotki, Lenczat.
s/s PICKHUBEN lin. po ład. do Abo i Mäntyluoto, Lenczat.
s/s LORENZ L. M. RUSS lin. po ład. do Abo, Mäntyluoto, Wasklet, Lenczat.
s/s SÄRIMNER z rudą, Behnke & Sieg.
s/s MERCUR z rudą, Behnke & Sieg.
s/s EVERHOPE po węgiel, PAM.
s/s KJELL po węgiel, PAM.

21 kwietnia:

s/s HIBERNIA lin. z portów Sycylji, Bergenske.
s/s ARIADNE lin. z Rotterdamu z drobnicą, Prowe (Wolff).

22 kwietnia:

s/s LECH lin. (lub 24-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s WARSZAWA lin. (lub 24-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s CAPELLA lin. z Helsink i Tallinna z towarami, Żegluga Polska.
s/s NEREUS lub substyt., lin. z Amsterdamu z towarami, Reinhold.
s/s EGON lin. z Malmö z towarami, Behnke & Sieg.

23 kwietnia:

m/s UDDEHOLM lin. z Galveston z bawełną, Bergenske.
s/s ORIENT lin. po ładunek do Płdn. Ameryki, Bergenske.
s/s LARACHE lin. portugalsko - marokańska, Bergenske.
s/s MANSURIA lin. po ładunek na Śródziemne Morze, Bergenske.
s/s JAEDEREN lin. zach. - norweska, tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s TCZEW lin. ze Stockohlmu i Norrköping dla wyład. i ład., Żegluga Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s E. RUSS lin. z towarami z Hamburga, Prowe.
s/s Wm. Th. MALLING, po węgiel, Bergenske.
s/s HECTOR lin. z Bremy z towarami, ładuje do Rygi i Bremy, Wolff.

24 kwietnia:

s/s J. C. Jacobsen lin. z Kopenhagi z towarami, Reinhold.
ż/m ERNA lin. z Odense/Aarhus z towarami, Reinhold.
s/s ESTER po węgiel, PAM.
s/s GUNDEGA po węgiel, Bergenske.

25 kwietnia:

m/s KAAPAREN lin. z Południowej i Zachodniej Afryki z wełną i drobnicą, Bergenske.
s/s CONDOR lin. z Antwerpji i Rotterdamu z towarami, Prowe.
s/s FRANKRIG po drzewo, Rummel & Burton.
s/s SOPHIE po cukier, PAM.
s/s GISELA OLDENDORFF po drzewo, PAM.
s/s ERNST lub ELSE H. STINNES po węgiel, PAM.
s/s OLTUL po węgiel, PAM.
s/s INGINER N. VLASSOPOL po węgiel, PAM.

26 kwietnia:

s/s CORSICA lub subst. lin. po ładunek do Leith, Reinhold.
s/s SANTA CRUZ lin. wschodnio - norweska, Bergenske.
s/s HUNDVAAG dodatk. lin. z Rotterdamu dla wyład. i ład., PAM.

27 kwietnia:

s/s CITY OF FAIRBURY lin. z N. Yorku via Kopenhaga z towarami, Am. Scantic Line.
s/s SAGAPORACK lin. z portów bałtyckich po ład. do N. Yorku, Am. Scantic Line.
s/s KAETE lin. z Hamburga z towarami, Prowe.

28 kwietnia:

m/s TIRADENTES lin. z Savannah z bawełną, Bergenske.
s/s JAEDEREN lin. zach. norweska po ładunek, Bergenske.
s/s OBERON lub subst. lin. z Amsterdamu z towarami, Reinhold.